نسور مصريون فوق الجولان

من ملاحم القوات الجوية بحرب أكتوبر

لواء طيار/ محمد فكري الجندي

دار الحياة

المدير العام

عماد عاشور

رقم الإيداع:

2013/21456

الترقيم الدولي:

978-977-85029-5-4

الطبعة الثانية

حسن، محمد فكري.

نسور مصريون فوق الجولان / محمد فكري حسن

ط٢ـ القاهرة: دار الحياة، 2013 م.

128 ص؛ 20 سم.

تدمك: 978-977-85029-5-4

1- حرب أكتوبر 1973 - مصر

2- مصر- تاريخ- العصر الحديث- أنور السادات (1970-1981)

أ- العنوان

962,047

الكتاب: نسور مصريون فوق الجولان

المؤلف: لواء طيار / محمد فكري الجندي

الغلاف: حمدي حسن

الناشر: دار الحياة للنشر والتوزيع / 42 ش على أمين من مصطفى النحاس- مدينة نصر- القاهرة

تليفون: 279 15 240 - 278 15 240 (02 +)

فاكس: 803 43 240 (02 +)

****



نسور مصريون
فوق الجولان



اللواء طيار فكري الجندي/ يظهر بـ الاوسمة والنياشين الحاصل عليها

إهـــداء

هذا إلى أرواح شهدائنا الأبطال الذين قدموا أرواحهم فداءا للوطن.

✹أهديه إلى القوات الجوية التى حققت أعظم نجاح في تاريخها حتى أصبحت ملحمة تتذكرها الأجيال. أهديه إلى قواتنا الجوية التى قدرت الرجال حق قدرهم والتى تفرغت تماما للإعداد لمعركة الثأر ولم يشغلها أى شاغل من أجل معركة التحرير.

قواتنا الجوية التى حققت مستويات تدريب لم تتحقق من قبل والتى نجحت في خلق القادة، واضعة نصب عينيها مصلحة الوطن فقط وذلك لأجل معركة الثأر

الطائرة إف ١٦



الطائرة إف ١٦

كلمة المؤلف

يسعدنى تقديم هذه الأحداث التى تروى قصة السرب المصرى خلال قيامه بمهامه على الجبهة السورية.

وقد كانت دعوة الأستاذ جمال الغيطانى للقادة في حرب أكتوبر بكتابة الأحداث التى تروى قصصهم أثناء الحرب بادرة طيبة لم يسبق لها مثيل من قبل أتاحت الفرصة لتسجيل وتدوين أعمال عسكرية فذة.. بل أن بعضها لهو جدير بالتسجيل، أبرز صفات الإنسان المصرى العظيمة بالفعل.. العظيمة في الواقع، والتى لو أتيحت لها الظروف وتوفرت لها التربة الصالحة لظهرت ونمت وعظمت.

لقد كتب العدو كثيرا عن حروبه وانتصاراته.. كتب كثيرا عن هزائمنا.. أيضا كتبنا نحن كثيرا عن هزائمنا.

ثم جاءت هذه المبادرة الطيبة في الوقت المناسب تدعو القادة لهذا التسجيل قبل أن يندثر باندثار رجاله.. حتى يكون نبراسا لنا ودرسا تستفيد به الأجيال ومجدا نرفع به روحنا المعنوية.

أحداث السرب المصرى في سوريا

- أكتوبر المجيد 73 -

- مقدمة :

لم تأت قصة تواجد سرب مصرى في سوريا من فراغ، ولكن كان وراءها تاريخ قامت من مصر بمعاونة ومساندة أشقائها من العرب خلال مسيرتهم القومية، ففى خلال عملى بالقوات الجوية كضابط بالمقاتلات ساهمت بالعمل في ثلاثة بلاد عربية.

أولا: عملت طيارا بسرب المقاتلات القاذفة بالقوة الجوية المصرية في اليمن، عندما ساندت مصر الشعب اليمنى في ثورته في سبتمبر 1962.

أيضا كنت أعمل قائدا لسرب مقاتلات قاذفة في وحدة تدريب المقاتلات، عندما أمنت مصر الثورة الليبية في الفاتح من سبتمبر 1970، وأمنا حدود ليبيا الشمالية الشرقية، كما حققنا هدف آخر وهو تدريب الطيارين الجدد على القتال الجوى استعدادا لمعركة الثأر الكبرى.

وكانت الأراضى الليبية تحقق مدى بعيدا يوفر الأمان الكافى لوحدات التدريب التى يجب أن يتوفر لها ظروف سهلة بعيدة عن تدخل العدو الجوى.

هذا التاريخ الذى سوف نفرد له في المستقبل القريب، وتروى دور القوات الجوية في اليمن، ثم دور القوات الجوية في يونيو 1967 وحتى نميط اللثام عن حقيقة موقف القوات الجوية ونكشف عن حقيقة الاشاعات التى ألمت بها، ثم دور القوات الجوية في حرب الاستنزاف، هذه الحرب العظيمة التى لم تأخذ حقها في الكتابة، هذه الحرب التى كانت المدرسة القتالية الحقيقية التى أعدت قواتنا المسلحة لمعركة الثأر، ثم نأتى إلى قصة تواجد السرب المصرى في سوريا والتى كان وراءها اتفاقات عسكرية خطط لها قبل بداية السبعينات. لم يكن سربى هو أول الأسراب التى تواجدت على الأراضى السورية، فقد كانت هناك خطة يتواجد سرب مصرى بعمل لفترة زمنية محدودة ثم يعود إلى مصر ويحل محله سرب آخر جديد تحت مسمى «المأمورية صقر» وبدأ تنفيذ ذلك منذ السبعينات، وتشاء الأقدار أن تتفق مدة تواجد سربى هذا خلال معركة الثأر الأكبر واسترداد الكرامة في أكتوبر العظيم من فوق الأراضى السورية..

– الذهاب إلى سوريا

لم نذهب في شهر أكتوبر، بل ذهبنا قبله بعدة شهور وتمركزنا بقاعدة جوية متقدمة وهى قاعدة «المزة» الجوية جنوب مدينة دمشق للإحلال بدلا من سرب آخر انهى خدمته من سوريا وكان هذا من حسن الحظ لأن المدة كانت كافية لتأقلمنا مع الأرض السورية والتعرف على مسرح العمليات في الجولان.

وكانت الاتفاقية تنص في مضمونها الأساسى أن يعمل سرب مصرى مقاتلات قاذفةّ ضمن لواء سورى، ويقوم بتنفيذ واجبه القتالى من خلال خطة عمليات القوات الجوية السورية.

ومن الجدير بالذكر أن تحركنا إلى سوريا كان أفرادا فقط فقد ذكرت مسبقا أن الانتقال كان في صورة إحلال قوات بدلا من قوات.

أما المعدات والطائرات فقد كانت متواجدة منذ أول السبعينات وعلى أى حال فقد تم نقل طائرات ومعدات السرب في ذلك الحين بصحبة عناصره الفنية.

بدأت عناصر سربنا تحل محل العناصر العائدة إلى الوطن قبل صيف عام 1973، وأخذت خطة الإحلال مراحل تدريجية في التنفيذ بغرض توفير ظروف التعايش والتعود على تمركزنا الجديد في القاعدة الجوية السورية ولم أكن كقائد لهذا السرب على رأس العناصر الأولى التى توجهت إلى سوريا، بل كان شخصا آخر مع هذه العناصر، وتمت

عمليات تسليم وتسلم السرب وقدمنا أنفسنا إلى القيادة السورية في المطار رسميا.

كان استقبال القيادة السورية لنا استقبالا حافلا ولمسنا منهم روح الأخوة الطيبة، وهذا ما لمسته في الشعب السورى، وإننى أجدنى بأمانة أعرف القارئ الكريم حقيقة الشعب السورى. فهو شعب متحضر كان تعامله معنا بأسلوب الشعوب المتحضرة التى يحكمها في المقام الأول عند التعامل مع غيرهم من الشعوب الأدب الزائد والذى تظهر صورة بوضوح عند التعامل مع الشعوب الأوربية، والسوريون مشتركون معنا في الصفات الحضارية، الصفة الكريمة للشعب السورى..

انضم السرب إلى اللواء الجوى المقاتل القاذف الذى كان يتمركز في هذه القاعدة.

وكان قد أطلق عليه اسم جديد يتمشى مع باقى أسماء الأسراب السورية وكان المسمى «سرب» البعث الخامس عشر.

هذا كان يتبع هذه القاعدة مطارين آخرين في الجبهة يحققان المناورة وإعادة التمركز لتنفيذ خطط العمليات.

- مرحلة التدريب والتأقلم

بعد الانتهاء من الاجراءات الإدارية والتعارف لم تستغرق الكثير من الوقت فبعد وصول القوة بالكامل بفترة لا تتجاوز اليومين بدأ التدريب، وبدأ التدريب بالتعرف على المنطقة ومناطق التدريب وميادين الرماية الجوية.



الرئيس حافظ الأسد يسلم المقدم طيار فكري الجندي وسام الشرف العسكرى من رتبة فارس/ في دمشق فبراير ١٩٧٤

ثم بدأ التدريب الفعلى للسرب، كنا ننفذ البرنامج التدريبى للسرب كما هو مخطط له في مصر، فقد كنت أقوم بمهام قائد سرب في مطار متقدم في الجهة الشرقية (الصالحية).

بدأنا التدريب الفعلى كما أشرت مسبقا مطبقا ما كنت أتبعه قبل حضورى إلى سوريا، كان وجودنا مع الأسراب السورية حافزا قويا للوصول إلى مستوى جيد في التدريب يحقق لنا المنافسة الشريفة للأداء القتالى، وكان برنامج التدريب الذى نقوم بتنفيذه لا يختلف كثيرا عن هذا الذى تنفذه الأسراب السورية إلا في فى تكنيك واحد فقط وهو تشكيلات القتال، وأيضا في الرماية الجوية بالصواريخ الحرة نظرا لاختلاف التسلح في هذا النوع من الصواريخ.

وكان هدفى التعرف على سوريا من الجو والنزول في المطارات المختلفة ونجحنا في تحقيق هذا الهدف.

كنا خلال هذه الفترة نتبارى في مسابقات شريفة من الرمى الجوى. كنت أتبادل فيها القيام بالتحكيم مع قادة الاسراب السورية في نتائج الرماية الجوية وكان هذا عاملا قويا أدى إلى رفع مستوى الرماية الجوية بعد أن اشتعلت روح المنافسة بين الطيارين.

- النشاط الاجتماعي والتعرف على السوريين

أما من الناحية الاجتماعية، فقد كانت نشطة للغاية وكانت تربطنا بمعظم الطيارين السوريين علاقات صداقة وصلت مع بعض الطيارين إلى علاقات صداقة أسرية، هذا لا يمنع أن هناك بعض الطيارين كانوا بعيدين عنا ولكن كانوا يمثلون قلة مهملة، وكانت معظم الأحاديث تدور حول قضية القومية العربية ومناقشة أنواع التدريب بهدف رفع المستوى..

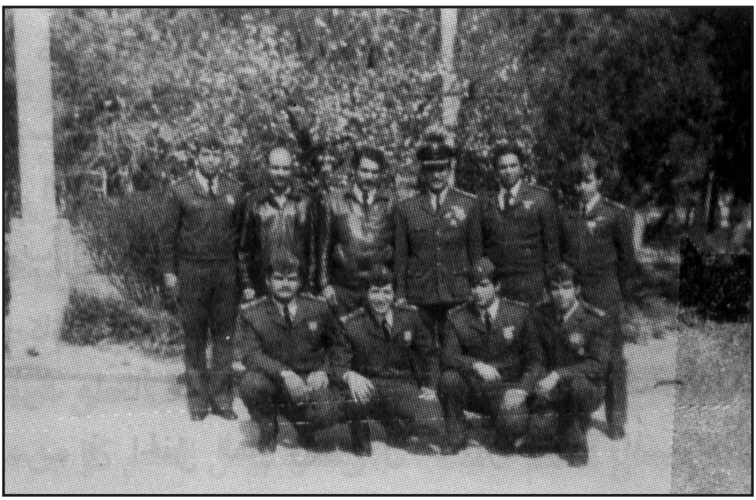
وقد تجولنا كثيرا في مدينة دمشق وتعرفنأ على أحياءها وآثارها العربية الشهيرة. ومما هو الجدير بالذكر أن الوجود العربى تنطق به المدينة بوضوح. وقمنا بزيارة المعالم السياحية خاصة مصيف بلودان والزبدانى وهما مصيفان جبليان رائعان حيث تختلف طبيعتهما عن طبيعة المصايف المصرية، أيضا من المعالم السياحية دير صدنايا وهو أقدم دير في العالم كما ذكر لنا.

سأكتفى بهذه المقدمة والتى أرى أنها كافية لتهيئة القارئ للوقوف على الأحداث الهامة التى عايشها هذا السرب في جبهة الجولان خلال حرب أكتوبر المجيد.. حرب الثأر بمعناها العظيم.

كانت هناك أعمال عظيمة تنتظرنا أشادت بها القيادة السورية حيث ظهرت هذه الاشارة متمثلة في الأوسمة والنياشين التى منحت لطيارى السرب في الحفل العام والمذاع في الأجهزة المرئية والمسموعة بعد الحرب. والذى حضره الرئيس حافظ الأسد وقيادات سوريا.



السرب المصرى بسوريا



السرب المصرى بسوريا

- علامات في أفق المعركة

هل كانت هناك شواهد يستدل منها أن الحرب على الأبواب.

نعم.. فقد بدأ الهمس يسرى بيننا نحن قادة الأسراب. كانت هناك تحركات غير عادية بحجم كبير إعادة تمركز القوات الجوية والبرية، أيضا تكديسات للمعدات والذخيرة بصورة غير عادية، فالفرق كبير بين التكديسات للتدريب والتكديسات للحرب، مع الوضع في الاعتبار دواعى الأمن.

وقد صدرت إلى السرب تعليمات بإخلاء بعض الدشم في آخر الممر في المطار كانت مخصصة لإيواء بعض الطائرات وتسليمها الى سرب آخر جديد أعاد تمركزه من مطار آخر يتبع قاعدتنا الجوية، وقضت التعليمات إلى تحميل باقى الدشم بباقى الطائرات حيث تأوى كل دشمة عدد طائرتين بدلًا من طائرة واحدة، وهذا أمر خطير فإن أجزاء من الطائرات تظهر من الدشم في الوقت الذى يجب أن تختفى الطائرة بالكامل داخل الدشم، أيضا إدارة الطائرة داخل الدشم كما هو متبع سيصبح أمرا عسيرا مما سيوجب سحبها خارج الدشم للقيام بادارتها، سواء الأعمال الصيانة أو التدريب وهذا يجعل الطائرة في وضع التعرض المحظور.

- زيارة مهمة لقيادة القوات الجوية

رافقت قائد اللواء وهو قائد القاعدة في نفس الوقت العميد طيار/ صبحى حداد إلى لقاء رئيس الأركان الجوية (السورية طبعا) العميد/ عزام، لغرض شرح مواصفات قنبلة الممرات المصرية وطريقة تثبتها في الأنواع المختلفة من الطائرات من أنواع الميج والسوخوى.

والجدير بالذكر أن هذه القنبلة مصرية مائة في المائة وكانت من نتائج الدروس المستفادة من هزيمة الخامس من يونيو 1967. فقد عملت مصانع الأسلحة المصرية في هذه الفترة على إنتاج الأنواع المختلفة من الذخيرة وخاصة القنابل وتم إضافة الطائرات تعديلات على الطائرات الميج والسوخوى أدت إلى تحسين الأداء ورفعه حتى أن الروس أنفسهم استفادوا من هذه التعديلات أضافوها إلى طائراتهم، واننى أذكر على سبيل المثال لا الحصر تعديل حدث في الطائرة الميج 17 التى كانت تحمل ثلاثة مدافع فقط، فأصبحت تحمل بالإضافة إلى ذلك، ثمانى صواريخ 80مم + 2 قنبلة 250 كم، والطائرة السوخوى التى كانت بها 4 حمالات فقط أضيفت لها حمالتين وأصبح العدد 6.

كانت قنبلة الممرات أيضا إنتاج مصرى جديد تسقطها الطائرات على ارتفاع منخفض، فتنطلق منها مظلة تعمل على توجيهها إلى أسفل، ثم تشتعل منها صواريخ تدفعها بشدة إلى الاصطدام الأرضى والتوغل

فيها إلى عمق كبير، ثم تنفجر فتدمر جزء كبير جدا من أرضية الممر وبعمق كبير.

هذا وقد كلفت بإرسال أحد الفنيين المختصين بالتسليح الى قاعدة جوية أخرى لعمل بيان عملى لمواصفات القنبلة وطرق تثبيتها في الطائرة ميج 21، سوخوى7.

كان هذا اليوم الأول من أكتوبر 73، ودار حديث بين رئيس الأركان الجوية السورية وقائد اللواء، فدفعنى الفضول إلى سؤال رئيس الأركان هل الحرب على الأبواب فظهر الاندهاش على وجه الرجل مما دفعنى إلى شرح الأسباب التى كانت وراء هذا السؤال وحتى التحركات الغير عادية وأيضا التكديسات، فلم يجاوبنى وانصرفنا.

وأثناء عودتنا إلى القاعدة أسر إلي قائد اللواء الذى لاحظ فضولى الشديد أنه توجد خطة غير التى في حوزتنا وطلب منى عدم الخوض في هذا الموضوع أمام الطيارين بل أمام الجميع نظرا لخطورته، وهكذا بدأ الشك يتحول إلى يقين في أن الحرب أصبحت على الأبواب وبدأت أهيئ نفسى للموقف الجديد مستبقا الأحداث.

- الاستعداد المبكر

استمرت التكديسات وإعادة التمركز للتشكيلات الجوية مما رسخ اعتقادنا أننا سوف نحارب خلال أيام، فبالرغم من اقتناعنا بعدم

الخوض فيما نراه حولنا إلا أننا بدأنا نحلل شواهد الأحداث اليومية التى تترائى أمامنا تنبأنا أننا مقبلين على حرب حقيقية خلال أيام.

بدأ تفكريرى يدفعنى إلى تحضير سربى للعمليات المقبلة دون أدنى انتظار لأوامر رفع حالات الاستعداد إلى الحالة الكاملة التى اتضح لى فيما بعد أنه تم تأجيلها لآخر لحظة حتى يظل مخفيا وحتى لا يشيع ما كنا نبيته من نية القتال، ولكنا نحن رجال المعركة كانت عقولنا متيقظة فقد همت فينا منذ بدأت خطواتنا الأولى في تعلم الطيران، غريزة جديدة وهى القدرة السريعة على الملاحظة وتحليل المعلومة بأسرع ما يكن، وهى غريزة يتميز بها طيارى المقاتلات بصفة خاصة، ومما هو جدير بالذكر إنها هدف نسعى إلى تنميته بالتدريب حتى ينمو في الطيارين، ولكنى لم أنس المحافظة على وعدى لقائد اللواء فلم أحدث أحدا بما دار في زيارة رئيس الأركان الجوية الأخيرة، وما دار بينى وبين قائد اللواء،

- شواهد الحشود

من اليوم الثانى من أكتوبر 1973 صدرت تعليمات عمليات جديدة باسم كودى جديد تتضمن خطة عمليات جديدة مختلفة عما هو بداخل خزائننا الحديدية وتحتوى على الأهداف التى سوف نتعامل معها، فهل تكون هى الخطة التى كان يعنيها قائد اللواء يوم عودتنا من مكتب رئيس الأركان الجوية؟ ربما!!

بدأنا بدراسة الخطة الجديدة وتحويلها إلى قرار كاملا، وهكذا بدأت الملامح الجديدة لمهمتنا المقبلة تتضح صورتها أكثر فأكثر وأصبح يقينا أن القدر يخبئ حدثا هاما وخطرا كنا ننتظره على أحر من الجمر. وأصبح ما كان يدور به الهمس بين قادة الأسراب تساؤلات على ألسنة الطيارين كان الإيجابة عليه أننا يجب أن نتوقع كل شئ وعلينا أن نستعد ونهيأ أنفسنا لكل الاحتمالات. كانت التحركات فوق طريق المزه – القنطرة تزداد حجما يوم بعد يوم وكانت الدبابات فوق حمالاتها تتدفق تباعا نحو الجبهة، أيضا المدفعيات ومنصات اطلاق الصواريخ، وكان واضحا انه هناك محاولات ساذجة لاخفاء هذه التحركات والتى لم تمنع الفرد العادى من ملاحظة أن هذه معدات عسكرية وانها في فى طريقها إلى الجبهة.

-تحركات من مصر

فى ذلك اليوم استقبل المطار طائرة عسكرية طراز سى 130 وهو طراز أمريكى لم يكن مستخدما بعد في مصر وسوريا ثم اتضح لنا بعد ذلك عندما قابلنا طاقم الطائرة انها طائرة سعودية وان هناك اتفاق عسكرى بين مصر والسعودية يتضمن تعاونا في النقل الجوى، كان قائد الطائرة المصرى صديق لى هو المقدم / حسنى يعاونه اثنان من الطيارين السعوديين، كانت الطائرة في مهمة نقل صواريخ م د من سوريا ومن مطار المزة بالتحديد إلى مصر وكان أقرب إلى اليقين أن توقعات الحرب خلال أيام قليلة فلا يمكن أن تستمر هذه التكديسات

في المطار بهذه الصورة لمدة أطول من أيام لا تزيد عن أصابع اليد الواحدة، فقد أصبح المطار يحتوى ثلاثة أسراب مقاتلات قاذفة بالإضافة إلى سرب نقل جوى، وكان توقعى إننى لن أستطيع أن أحصل على الأجازة الشهرية التى أسافر فيها إلى مصر حيث أسرتى التى هى زوجتى وأولادى.

وكانت هذه الطائرة سى – 130 التى يقودها صديقى فرصه جيدة لكى أرسل الهدايا التى كنت اشتريتها لكى أهديها إلى أسرتى عندما أسافر إليهم في الأجازة كعاتنا دائما عند عودتنا من أى سفر سواء داخلى أو خارجى فلا يستطيع أحد أن يتنبأ نتائج الحرب حين تنشب أو حين تنتهى ومن الصدف الغريبة أن موعد أجازتى كان يبدأ السبت 6 أكتوبر 1973. وفى هذا اليوم كنت قد انتهيت من عمل خطة تدريب تستغرق يومى 3 ، 4 أكتوبر، وكانت تشمل برنامج تدريب يتصف بتمارين أصعب وأخطر وتتطلب جرأة عظم في التنفيذ ويتشابه تماما مع أسلوب العمليات، حيث المناورة أكثر عنفا والطيران على ارتفاعات منخفضة جدا خاصة وأن أهدافنا المتوقعة ستكون في مناطق جبلية، مع العلم بأننا منذ هبوطنا أرض سوريا لاحظنا اختلاف طبيعة مسرح العمليات سواء في سويا بصفة عامة وهضبة الجولان بصفة خاصة، فطبيعة هذا المسرح تسود فيها الطبيعة الجبلية عكس طبيعة مسرح العمليات في مصر حيث تغلب عليه الصفة الصحراوية المفتوحة بشكل عام..

أرى أن أوضح للقارئ أن الطيران المنخفض جدا هو أسلوب نلجأ إليه للهروب من الكشف الرادارى، لأن قدرة الرادار في الكشف على الارتفاعات المنخفضة محدودة، أما الارتفاعات المنخفضة جدا فمنعدمة. وبالطبع الطيران المنخفض خلال وفوق المناطق الجبلية الوعرة أكثر خطورة بكثير من الطيران فوق المناطق الصحراوية المستوية السطح بصفة عامة.

- طلعات التدريب الأخيرة

وفى اليوم الثالث في أكتوبر 73 وهو يوم الأربعاء بدأنا تنفيذ هذا البرنامج، كان هذا الرنامج يحتوى على طلعات تمارين قتال على الارتفعات المنخفضة جدا، وكنت أهدف من ذلك أن أختبر المستوى الذى استطاع أن يحققه الطيارون، مع مراعاة حد الأمان وتعليمات التأمين إلى حد ما أثناء الطلعات، مع مراعة حد الأمان وتعليمات التأمين إلى حد ما أثناء الطلعات، وأننى أعنى ما ذكرته بقولى تماما، فإن التدريب له شرط هام جدا يجب مراعاته والتجاوز عنه يعرض قائد الطلعة إلى حساب عسير، وذلك الشرط هو مراعاة حدود الأمان دائما أثناء التدريب، وهى حدود لها قوانينها نحن في غنى عن روايتها.

وانتهى برنامج يوم الأربعاء 3 / 10/ 1973 وأنا مقتنع بما وصلنا إليه وحققناه من مستوى.

انتهى الطيران مبكرا في ذلك اليوم حيث بدأ مبكرا، واستهلكنا ما تبقى من زمن في ذلك اليوم بإعادة دراسة الموقف العام، ودراسة خطوط السير التى سوف تطبق أثناء رحلة الذهاب إلى الأهداف المحددة لنا والتى سوف نتعامل معها ثم مرحلة العودة إلى المطار.

كانت الدراسة فوق خريطة مجسمة تشمل الجزء الجنوبى الغربى الملاصق للبنان والمنطقة الشمالية لإسرائيل وتشمل الجليل الأعلى، وبذلك تكون الدراسة أقرب كثيرا إلى الواقع، ونحن سوف نتبع أسلوب الطيران المنخفض جدا، وهو أخطر أنواع الطيران، كانت هذه الدراسة تسعى إلى دراسة الأرض لانتقاء أسلم طرق الاقتراب وأسهلها إلى الأهداف.

وخلال هذا اليوم الثالث من أكتوبر هبطت على أرض المطار مرة أخرى طائرة نقل سعودية من طراز سى 130 يقودها أحد الأصدقاء العقيد / حمزة وعلى متنها الفريق أول / أحمد اسماعيل وزير الدفاع المصرى، وكان في مهمة عسكرية للتنسيق مع القيادة العامة للقوات المسلحة السورية كما علمت بذلك.

تخلف طاقم الطائرة بطبيعة الحال في المطار متنظرا عودة وزير الدفاع من مهمته العسكرية، دارت أحاديث بينى وبين قائد الطائرة حول الموقف الراهن وعن الأحوال في مصر، ثم سألنى عما أتوقعه في سوريا؟ وكانت إجابتى أن الحال ينبئ بحرب لا تراجع فيها، وأضفت إن أحدا في القيادة السورية لم يبلغنا بأى احتمالات أو تعليمات.



النقيب فكري الجندي في مطار العريش 1966

ثم سألته هل هناك ما يدل على ذلك في مصر؟ فكانت إجابته بالإيجاب، وكنت أعلم أن صديقى هذا يشغل منصبا قياديا مرموقا في النقل الجوى يتيح له معرفة الكثير من الأخبار، وأصبح لا شك عندى في توقعنا بل استطعنا أن نجزم إذا لم تبدأ الحرب يوم السبت القادم 6/ 10/ 1973.

فإن الموقف سوف يشكل خطرا كبيرا على قواتنا، ومن الطريف بعد أن انتهت حرب أكتوبر المجيد وعدت إلى أرض الوطن وتقابلت مع صديقى قائد الطائرة سى 130، وتذكرنا هذا اللقاء الذى تم في سوريا يوم 3/ 10/ 73، صرح لى بأنه لم يكن يعلم أى شىء عن هذا الحديث والذى دار بيننا كان لا يزيد عن دردشة من جانبة، فقد كانت الأمور في مصر في طى الكتمان ولم يكن أحد في تشكيلات القوات الجوية في المطارات يدرى شيئا. وقد تأكدت من ذلك تماما..

فبعد عودتى إلى أرض الوطن بعد وقف إطلاق النيران دارت أحاديث كثيرة تتناول موضوع الحرب وكان أبرز الموضوعات في مصر، السرية التامة التى نجحت في حجب أى معلومة عن الاستعداد حتى أن أحدا لم يدر بخلده احتمال اشتعال الحرب.

انتهى اليوم بعد أن لقنت الطيارين عن طيران باكر وكان تركيزى يحدد أن طيران باكر سوف تختلف صورته عن الظروف التدريبية العادية وأن اعتبارات الأمان وشروطها سوف نتناساها وسنعتبر أنفسنا في طلعات عمليات حقيقية.

وفى ذلك اليوم حلت أجازة أحد قادة "الرفوف" القليلين وهو الرائد/ المغربى، وقد حاولت إنهائه عن عزمه النزول إلى مصر شارحا له ما نتوقعه يوم السبت 6 أكتوبر ولكنه كان في شوق كبير للرحيل، وحيث أنه له الحق في الحصول على إجازته الشهرية ولم تصدر تعليمات بإيقاف الأجازات فلم أمانع خاصة وقد كنا ننتظر عودة قائد رف آخر من مصر، وبالفعل حملته الطائرة سى 130 والتى كانت تقل وزير الدفاع المصرى إلى مصر.

ومن أعاجيب القدر ومآسيه أن اشتعل القتال في ذلك الحين فقام بتقديم نفسه إلى سرية في مصر وشارك في القتال حتى استشهد، وكان رحمه الله طيارا شجاعا. وبهذه المناسبة أجدنى ملزما أن أعطى هذا الطيار حقه، فقد كان يعمل بتشكيلات الهليكوبتر أثناء هزيمة يونيو 1967.

وعندما طلبت القوات الجوية ممن يرغب في الالتحاق بالمقاتلات أن يقدم نفسه فتقدم هذا الطيار وآخرون، وفى الواقع كانوا من خيرة الرجال، ونحن نعلم جيدا مدى المشقة والخطر الذى يحيق بالعمل في المقاتلات.

ولكن كان يسعى لخدمة وطنه في أشق الأعمال وأكثرها خطورة رحم الله شهدائنا كان اليوم الرابع من أكتوبر آخر يوم خططت فيه للتدريب ولا نجاز آخر المهام التدريبية القتالية وقد اخترت منطقة التدريب وتجاوزتها.

[للمعلومية لكل قاعدة جوية مناطق تدريب جوية تلتزم بها تشكيلات هذه القاعدة ولا تتجاوزها حتى يتحقق الأمان في الطيران، سماء الجمهورية كلها تقسم إلى مناطق تدريب يخص كل قاعدة فيها عدة مناطق تتناسب مع حجم التشكيلات المتمركزة في هذه القاعدة وتقوم بالطيران في حدوها].

وفى هذا التدريب تجاوزت المناطق المحدودة لنا وانتقيت منطقة محصورة بين مدينة بعلبك الشهيرة (هذه المدينة التى بها قلعة بعلبك الأثرية الرومانية الشهيرة والتى كان تقام بها المهرجانات السياحية المشهورة) وهى مدينة لبنانية جبلية وكان محظورا علينا الطيران فوق الأراضى اللبنانية ولكن لم نتقيد كثيرا بهذا التعليمات وكثيرا ما خالفنا ذلك، ليس حبا في المخالفة ولكن لضيق مناطق التدريب، خاصة أن مناطق التدريب لقاعدتنا تقترب كثيرا من الحدود اللبنانية، اخترت منطقة التدريب التى تناسب المهام التى تنتظرنا والتى أتوقع أن تكون هى السمة الرئيسية للمهام القتالية عند نشوب القتال، كانت المنطقة محصورة بين بعلبك ومنطقة النبك وهى الأخرى منطقة جبلية والمناطق المحصورة بينها وبين بعلبك مناطق شديدة الوعورة.

وضعت في اعتبارى أن تشتمل التمارين على كل أنواع المناورة المتوقعة اثناء العمليات مع التخفف كثيرا من إجراءات الأمان أثناء التدريب.

وقد ركزت كثيرا في تلقين ما قبل الطيران وأن طيران اليوم أبلغ ما يكن أن يوصف به المثال البلدى (مفهوش يامه ارحمينى).

وقد تعمدت في هذا التدريب اختبار التشكيل الذى سوف أدخل به المعركة، كان موقفى أنه سوف يطلب من السرب تجهيز 8 طائرات (2 رف) للمعركة وبالتالى قمت باختبار 8 طائرات في صورة رنين للقيام بهذا التدريب، وحدث ما توقعته فقد طلب من السرب الاشتراك في الطلعة الأولى في الضربة الجوية المركزة 8 طائرات. أيضا طلبت من الطيارين ملاحظة طائراتهم هذه ورصد أى عطب للإبلاغ عنه وإصلاحه قبل يوم السبت القادم وهو اليوم الذى نتوقع فيه القتال..

كان الرف الأول يتكون من فكرى + سيف (أصيب وتم أسره) + بكر (استشهد في الحرب) + يحيى. [هذه هى الإصابات خلال أيام الحرب وليس في اليوم الأول فقط].

والرف الثانى كان يتكون من بدوى (استشهد في الحرب) + نايف + يوسف + مصطفى. وكان الحماس يغلب على الطيارين، واشتملت التمارين قتال جوى متلاحم والهجوم على أهداف أرضية - سيارات وشاحنات تجرى فوق الطريق الرئيسى بين بلدة النبك وبلدة حراستا والطرق الفرعية إلى بعلبك في لبنان..

انتهى التدريب بسلام وقد أصبحت الروح المعنوية للطيارين في السماء وذكر لى بدوى أن الطيارين في أحسن حال ولم يكونوا يوما بمثل هذه الروح المعنوية وهذه الجاهزية ثم طلب إضافة الملازم

شريف إلى تشكيله بدلا من مصطفى. وافقت، إنتهى العمل في السرب وذهب الجميع إلى الغداء وسمعتهم يتحدثون مع الطيارين السوريين عن التدريب ويطلقون على طلعات اليوم طلعات انتحارية. بالطبع كنت أسعد الجميع. فهم رجالى وأنا أدرى بأحوالهم. فقد كانوا صغارا في السن وكلهم برتبة ملازم. وفى بداية خدمتهم لم تصقلهم بعد الأعمال أو الزمن. فالطيار تنمو خبرته بمرور الزمن وتصقل مهاراته بمقدار ما يتعرض له من المواقف الصعبة والمشاكل وهى كثيرة جدا في تشكيلات المقاتلات.

ومن ذلك اليوم طلبت من الطيارين عدم النزول إلى البلد (دمشق)، بطبيعة الحال يلزمنا توخى الحذر وأن نلتزم المطار.. أصبح يقينا لدينا نحن قادة الأسراب أن الحرب لا محالة يوم السبت والإ سوف تتكرر نكبة الخامس من يونيو 1967. فقد أصبحت رائحتنا تملأ الأنوف والعدو ليس بعيدا ولا شك أنه يرقبنا من مرصد جبل الشيخ (وهو مرصد يحتله العدو فوق جبل الشيخ ويتيح له رؤية المطار بل رؤية جنوب سوريا بالكامل).

كان هذا اليوم مشحون منذ البداية، فقد توليت مسئولية العمل في حالات الاستعداد رقم واحد. وبهذه المناسبة أوضح القارئ الكريم أن تشكيلات المقاتلات تكون مستعدة دائما في قواعدها الجوى للإقلاع الفورى وقت صدور النداء بالإقلاع لإعتراض العدو الجوى حين يتم كشفه بواسطة شبكة الرادار، والتى تشكل سياج من شعاع الرادار يكشف أى عدو جوى يتسلل إلى البلاد (ما عدا الارتفاعات المنخفضة

جدا) وصورة الاستعداد هذا في صورة رف طائرات أو قسم حسب الحالة، والطيارين داخل طائراتهم ينتظرون فقط نداء الإقلاع الفورى. [إسكرامبل]

وحالات الاستعداد هذه طوال اليوم وطوال الليل.

وتتسلح الطائرات في ذلك الوقت بالصواريخ الموجهة والصواريخ الحرة والمدافع بالعيارات المختلفة.

ويستغرق الاقلاع في هذه الحالة زمن وجيز لا يزيد عن ثلاثة دقائق، والطيارين داخل الطائرات في انتظار أمر الاقلاع، ويتم استبدالهم كل ساعتين وتستمر حالات الاستعداد هذه منذ أول ضوء بعد الفجر إلى أخر ضوء بعد المغرب. وعندما يكون هناك انذار عن نية العدو للقيام بأعمال عدوانية، فإن حالات الاستعداد تزداد لتصبح مظلة جوية وهى أقصى حالات الاستعداد وتحدد المنطقة التى يحتمل أن يقترب منها العدو الجوى وتقوم التشكيلات الجوية بالتناوب في احتلال هذه المنطقة بتشكيل جوى على مدى ما يسمح به وقود الطائرة في الاستمرار في الطيران.

- تكاثر سحب الحرب

فإننى أذكر أننى توليت مسؤلية حالات الاستعداد الأرضى في ذلك اليوم، وحدث اختراق جوى معادى في الصباح وصدر أمر اقلاع

لاعتراض الهدف وتحقيق حماية القاعدة ضد أى عمل عدائى جوى، وكان تشكيلنا يتكون من «قسم» أى طائرتان وانتهت الطلعة بدون أى اشتباك.

وفى يوم 4 أكتوبر 1973هبطت بأرض المطار طائرة نقل جوى من طراز «انتينوف» وهى صناعة روسية وعلى متنها مجموعة من الضباط الفنيين المختصين بموضوع قنبلة الممرات المصرية، وقد استقبلناهم بما يليق بين إخوانهم المصريين في السرب المصرى، ثم توجهوا مباشرة إلى قيادة القوات الجوية السورية التى كانت قد أعدت لهم مركبات ومرافقين لنقلهم إلى مقر القيادة، وعلمت منهم أن قنبلة الممرات المصرية قد زودت بها القوات الجوية السورية.

انتهى هذا اليوم الذى كان مشهودا، تعددت فيه الأنشطة والتحركات وأذكر في هذه المناسبة أن قائد التشكيل الذى كان في مصر في إجازة ميدانية قد عاد الى المطار [الرائد بدوى].

انتهى هذا اليوم وأنا راض كل الرضا عن إعداد سربى للعمليات وكانت روحنا المعنوية في السماء وهذا ذروة ما كنت أتمنى.

- اقتراب ساعة السفر

اليوم الخامس من أكتوبر 73 أعلن عن رفع حالات الاستعداد إلى الحالة القصوى في الساعة الرابعة صباحا وكانت تحمل الاسم

الكودى (قاهر 40)، استيقظ السرب كله في هذا اليوم منذ أول ضوء، وتوليت مسئولية حالات الاستعداد رقم 1. وانتظر باقى الطيارين في السرب لتلقى أى تعليمات جديدة. والطائرات مجهزة للقيام بمهمة الدفاع الجوى.

استيقظنا مبكرين جدا بعد أن أعلنت حالات الاستعداد القصوى ساعة 430 وكان السرب أجمعه يعمل، بدأ من سعت 530، كان اليوم هو يوم الجمعة والمفروض أنه يوم الراحة الأسبوعية فقد تعودت عدم القيام بأى تدريب في هذا اليوم والتفرغ للأعمال الإدارية والصيانة ولأداء صلاة الجمعة.

صدر استدعاء لقادة الأسراب جميعا وكان هذا الاستدعاء يشملنى أيضا بطبيعة الأمر إلى مكتب العميد صبحى حداد قائد اللواء، وسلمنا أمر القتال وأن التنفيذ باكر السبت السادس من أكتوبر إن شاء الله كما عرفت أن ساعة (س) سوف يعلنها باكر السبت.

بدأت ستائر الحرب تظهر في الأفق فلقد رفعت حالات الاستعداد إلى الحالة القصوى وتسلمنا أمر القتال، ما علينا إلا أن نستعد.. وكما نوهت قبلا كنت قد استبقت الأحداث في تجهيز الطائرات للطيران ولم يعد إلا أن تجهز للقتال، وهنا أصدرت أوامر التجهيز.. وبدأت



مطار المزة / بيان عملى للقوات الجوية.

↓↓ اللواء ناجى جميل قائد القوات الجوية السـورية

↓ اللواء طيار بكرى الجندى

عربات التسليح تتجه إلى دشم الطائرات وبدأ تجهيز العمليات بجوار الدشم وأصبح المطار كتلة من النشاط لم يعهده من قبل.. خلية نحل.. عربات تتحرك بطول المطار وعرضه.. عربات مرابطة أمام الدشم.. والرجال يجهزون مرابض الذخيرة وآخرون يحملونها ويكدسونها والعاملون في مجال الحرب الكيماوية يوزعون الكمامات وملابس الوقاية بعد القيام باختبارها.. الكل تحمس.. ويا لها من صورة لم يشهدها المطار.. اختلاف كامل بين عمل يدور وعمل يدور بحماس. وهكذا يظهر العنصر المصرى الأصيل الذى تتفجر مشاعره في المناسبات الوطنية الذى يوهب نفسه لوطنه عندما يناديه.. وأننى أسجل في هذه اللحظة أننا ونحن على الأرض السورية لم يختلف شعورنا أبدا عن أرض مصرية خاصة وأننا لم نشعر ونحن مع إخواننا السوريون بشعور الغربة ولم يشعرنا إخواننا السوريون إلا بالمواطنة والمحبة.

أصدرت أوامرى إلى الطيارين بدراسة خطة العمليات على الخرائط المجسمة، بدأت مراجعة خطط الملاحة إلى الأهداف. وكنت قد ثبت تشكيلات القتال في رفين كل رف 4 طائرات.. سوف يقلعون في تشكيل واحد. ثم ناقشنا الخطة من جميع الجهات وموقع كل طيار من التشكيل وواجباته عند قصف الأهداف المعادية أو عند الاشتباك مع العدو الجوى.. بالطبع كان كل هذا معلوما وتم التدريب عليه تمام، ولكن كان هذا من باب المراجعة والتأكيد.

ورأيت على وجه الطيارين الأمل مرسوما في تحقيق النصر.. لقد كانوا من جيل لم يعاصر هزيمة يونيو 67 ولكنهم من جيل آمن بضرورة الحرب استردادا لشرف الأمة بالقتال وليس بالاتفاقيات.. إنها من أسعد لحظات الحياة وما أقل لحظات الحياة السعيدة.

لا أنكر أن الأعصاب مشدودة فالقتال له رهبة فإنه ليس نزهة فربما تكون الطلعة الأولى تكون هى الطلعة الأخيرة، أيضا فهؤلاء الضباط كانوا في سن مبكر جدا مازالوا ملازمين ومازالت خبرتهم في أول الطريق ولكن ولله الحمد تحصلوا على أعلى مستويات التدريب.

ولم يكن العدو الجوى هذا الذى كنا نستضعفه قبل يونيو 67. بل كان هذا الذى يزهوا بانتصاراته وقوته.. هذا الذى أصبحنا نحن نعمل له الحساب وفعلا عملنا له الحساب واستوعبنا الدرس القاسى وأعددنا أنفسنا للقائه.

صدرت التعليمات بالتوجه إلى السرب الخامس وكانت قاعة المحاضرات خاصة بالطيارين من السرب الأول والخامس والسرب الثامن عشر ثم سربنا الخامس عشر.. ثم أخذنا أماكنا وأخذت مكانى مع قادة الأسراب.. وكان الحديث دائرا بين الضباط تتخله الضحكات وتتطلعت إلى وجوه استشُف ما ورائها ولم أرى إلا وجوه هادئة ونظرات ثابتة تشع منها بريق الحماس.

ثم دخل هيئة قيادة اللواء [العقيد/ طالب صباغ – العقيد/ شريف ريا– العقيد/ مروان بلش– الرائد/ عدنان أبو لطفى، ولا يفوتنى أن أذكر

من قادة الأسراب، الرائد/ محمد، قائد السرب الخامس (استشهد) وكان من خيرة الناس، والمقدم/ سمير زينل (استشهد) وهو عراقى وكان من خيرة الناس أيضا].

وقام العقيد / مروان بلش لشرح خطة العمليات.. وران الصمت على الجميع وكان الاهتمام واضح كل الوضوح فاليوم غير أمس ونحن مقبلون على أعظم وأخطر الحروب. أن غدًا ستبدأ معركة نكون أو لا نكون. حمدا لله الذى مد عمرنا لنشترك في إزالة وصمة العار التى لصقت بأمتنا ظلما.

فى مثل هذه المحاضرات كثيرا ما يسرح الإنسان فيها أو يشده تفكيره في موضوع يشغله أو يستغرق في حديث هامس مع زميل له جاره ولكن كانت هذه المحاضرة فيما يشغل بالنا وفيما نستغرقه من أحاديثنا الجانبية وفيما نسعى لتحقيقه..

انتهت المحاضرة ثم بدأت المناقشات والتى اتسمت بالجدية والموضوعية.. التى انتهت أيضا وانصرفنا إلى أسرابنا، اتجهنا إلى مبنى السرب لإتمام مراجعة الخطة قياسا بما ألقى في المحاضرة وبعد ذلك اتجهنا إلى المطعم لتناول طعام الغداء. وانتهى اليوم.. ولكن تأتى الرياح بما لا تشتهى السفن فقد أصبت بنزلة برد شديدة تقعدنى عن الطيران وتجاوزت درجة حرارتى 38°، هنا يجب أن أوضح موضوع هام جدا يخص الطيارين للتأكد تماما من لياقتهم وخلوهم من أى مرض خاصة الأمراض التى يصاحبها زكام أو رشح أو ارتفاع في

درجة الحرارة، أيضا للكشف اليومى على الدورة الدموية والتأكد من صلاحيتها فأى مرض مما أشرت إليهم يمنع الطيار من الطيران ويشكل خطورة بالغة تؤدى إلى حادث مميت، ولذلك نصت التعليمات بإيقاف أى طيار يرى طبيب السرب (يوجد طبيب يعمل مع كل سرب بصفة دائمة) أنه غير لائق صحيا..

ما علينا، لم يكن الموقف يتحمل أن أكون غير لائق صحيا للطيران، فأنا قائد هؤلاء الرجال ويجب أن أكون على رأسهم في الطلعات المقبلة، طلبت من طبيب السرب وهو مصرى (الدكتور زخاريوس) عضو في المأمورية التى ننتسب إليها، طلبت منه أن يعمل ما في وسعه لإبرائى من مرضى وأكدت له أننى سأكون في مقدمة الطيارين مهما كانت الظروف الصحية، وقام الطبيب بمباشرة علاجى على وجه السرعة وإعطائى جرعات مكثفة من الدواء حتى يعجل بالتغلب على هذا البرد اللعين.. والذى وصل في موعد غير مناسب بالمره.

وفى هذا اليوم، يوم الجمعة توجهنا إلى صلاة الجمعة ضارعين إلى الله أن يكون معنا وينصرنا.

فى المساء اجتمعت بكامل الطيارين في حجرة مجموعة منهم، كان عددنا عشرة طيارين فكرى، يوسف، مصطفى، بكر، نايف، سيف، حازم، شريف، يحيى لنخلوا إلى أنفسنا بعيدا عن السرب.. كنا مستوعبين تماما مهمتنا المقبلة.. اتخذت اسلوبا في مناقشتهم أتكشف من وراءه نفوسهم وروحهم المعنوية والحمد لله كانت النتيجة تثلج

الصدور فلم ألاحظ على أحدهم أى تردد بل وجدت فيهم الشجاعة والإقدام كان الثأر هدفنا الذى نسعى إليه وهذا ما دعانى إلى تسمية معركتنا المقبلة بمعركة الثأر.. حرب الثأر من عدو حقق نصرا رخيصا في يونيو 1967 وأنا لا أستعمل كلمة نصرا رخيصا لكى أحط من شأنه، ولكن لأن هذا واقع حقيقى فهذا النصر حققه العدو ضد جيش لم تتح له الفرص لكى يحارب.. جيش منعته قيادته من الحرب.. الجيش الذى زج به في سيناء لا نعلم لأى هدف زج به، ثم طلب منه أن ينسحب بعد أن دمر العدو الجوى قواتنا الجوية.

وحدثت الكارثة التى البستنا ثوب العار أمام العالم وأمام وطننا، ولم يرحمنا أحد، ولم تجد القيادة السياسية في نفسها الشجاعة حتى تعلن الحقيقة، سوء تقديرهم للموقف، حقيقة تسرعهم في أمر الانسحاب، لقد حقق جيشنا بطولات خلال حرب 67 ولكنها ضاعت في حجم الهزيمة الكبيرة.

لقد كنت ضابط طيار برتبة نقيب خلال هذا الحرب، لم أشترك فيها حيث كنت راقدا في مستشفى القوات الجوية إثر حادث طائرة خطير حدث لى في مايو 1967، إصابات خطيرة جدا كادت تؤدى بحياتى ألزمتنى الفراش 3 شهور متوالية أعقبها شهران علاج طبيعى.

(ولكنى كنت عضوا بلجنة تاريخ الثورة وحققنا في أسباب هزيمة الجيش المصرى في يونيو 67 وأدركنا مدى المأساة التى تعرض لها هذا الجيش المظلوم، المأساة التى لم يتعرض لها جيش قبلا والتى لو

تعرض لها أى جيش في العالم للقى هزيمة أقسى مما لاقاها الجيش المصرى).

لن نتحدث عن الحشد الغير مدروس الذى حشد به جيش مصر في سيناء وفى يونيو 67، ولن أتطرق إلى تغيير تمركزاته من هجوم إلى دفاع ولن أتعرض لحشد احتياطى الجيش الغير مدروس والذى لم يعد له الإعداد العلمى والمدروس وأشياء أخرى، ولكنى سوف أتعرض فقط للحدث الخطير.. سبب الهزيمة الأكبر وهو أمر الانسحاب الغير مدروس.. هل بمجرد أن نفقد قواتنا الجوية نكون قد خسرنا الحرب؟ لا بالطبع فقد كان في إمكاننا الصمود وحتى لو خسرنا الحرب فلم تكون الخسارة أكبر من النطاق الدفاع الأول للجيش المصرى وهو شرق الممرات المشهورة.

ولكن للأسف صدر أمر الانسحاب بأمر هذه القوات الضخمة التى حشدت من قرابة شهر أن تعود غرب القنال في 48 ساعة.. غير ممكن بالطبع.. ويا ليت أمر الانسحاب هذا وصل إلى كل القوات ولكن وصل بعضها والبعض لم يصله شيء.

وتقدم العدو في مثل هذه الظروف التى يتعرض لها هذا الجيش.. الظروف التى لم يتعرض لها جيش من قبل وحدثت الكارثة.

ما علينا فإن كثرة الأحداث وفداحة بعضها تدفعنى إلى ذكرها والاسترسال في سردها فأرجو أن يلتمس لى القارئ الكريم العذر إذا خرجت عن موضوعنا الذى نتعرض له.

لم يكن لنا أبدا أن نرفع رأسنا عاليا ونفخر بذاتنا في وطننا إلا بالحرب، ونحن المقاتلون الذين سوف نصنع هذا النصر، لم نكن نتمنى للجهود الدبلوماسية أن تنجح في إيجاد حل سلمى لهذه المشكلة والحمد لله لقد حقق الله لنا رجاءنا.

وها نحن مقبلون على معركتنا، متأكدين من النصر، فقد استوعبت القيادة السياسية الدرس تماما، وفى القوات المسلحة المصرية أعددنا أنفسنا إعدادا لم يحدث من قبل ومن الصعب أن يتكرر، وهذا موضوع اتناوله فيها بعد إن شاء الله.

هذا معظم ما دار في حديثنا في جلستنا هذه، ثم أضفت أننا لا نبغى إلا هذا، وهو شرف الاشتراك في رد كرامة جيشنا ووطننا الحبيب، نموت وتحيا مصر، رددناها في هذا المكان المغلق لا نبتغى من وراءها إلا معناها فنحن مقبلون على معركتنا لا مزايدة.. ولا نتقرب إلى سلطة أعلى، ثم استطردت قائلا: لا تبتأسوا بعد الحرب فسوف تشاهدون أناسا لم يشاركوا في القتال فوق الاكتاف وهذا موجود في كل مكان، ولكن كفانا رضائنا عن أنفسنا فخير ما يناله الإنسان شعروه برضاءه عن نفسه حتى ينام وهو قرير العين. وتشاء الظروف أن تحقق هذه النبوءة المأسوية.. وطوى النسيان الأبطال وكم كانت سعادتى، لم أجد من رجالى إلا الترحيب والإقبال، وكان تشوقهم إلى القتال لا يقل عن شوقى.. ثم نهضنا وصلينا العشاء جماعة وانفض الجميع وانصرفنا إلى النوم..

ذهبت إلى غرفتى وأعددت حقيبة صغيرة جمعت فيها حاجياتى القليلة، فقد سبق لى أن بعثت إلى زوجتى بكل ما قد اشتريته وكل ما كنت أعتزم أن أصحبه معى عند قيامى بالإجازة الشهرية الدورية، ثم شرعت في كتابة خطاب موجه إلى زوجتى موجها لها الحديث باعتباره آخر حديث أوجهه لها متضمنا توصيتى بما تفعله مع أطفالى وأمى ويجوز لى أن أطلق على هذا الخطاب اسم الوصية الأخيرة، ووضعت هذا الخطاب بالحقيبة التى احتوت على ما تبقى من حاجياتى القليلة واحتفظت بالمفتاح في رداء الطيران ثم أودعتها بالدولاب وأغلقته واحتفظت بمفتاحه أيضا في رداء الطيران وآويت إلى سريرى للنوم وكان في هذا اليوم مبكرا على غير العادة ثم قرأت سورة يس واستغرقت في النوم.

- يوم الواقعة

وفى يوم 6 أكتوبر 1973 استيقظ السرب بأجمعه في أول ضوء وكان كله طوراىٔ كنا جميعا متحفزين نشعر أن أملنا وهو الحرب أصبح واقعا، اليوم سنقاتل معركتنا التى أعددنا لها جيدا.. نعم معركتنا فهى معركتنا، فقد أعددنا اعدادا لم يحدث ومن الصعب أن يحدث ونحن الذين حددنا توقيت اشعالها.. إذا فهى معركتنا بحق.

وكانت روحنا المعنوية عالية، وإننى أرجو أن أعلم القارئ الكريم أننى أذكر الحقائق مجردة، بأننى لست محررا في إدارة الشئون المعنوية

أنا نفسى لم أكن متوقعا هذا الهدوء وهذه الصلابة التى اتسمت بها صفتنا في هذا الصباح، ولكنها الحقيقة.

ذهبنا إلى السرب، واتجه قائد ثان السرب إلى حالات الاستعداد فقد كان عليه الدور في ذلك اليوم، أما باقى السرب فقد انشغل بعمله المعتاد اليومى في السرب.

وعند آذان الظهر استدعيت إلى قيادة اللواء حيث قابلت هناك كل قادة الأسراب، استقبلنا قائد اللواء بكلمة قصيرة ذكر بها أن اليوم هو يوم معركة الشرف والكرامة ثم واصل تلقينه مفصلا مرة أخرى أهداف كل الأسراب والبدائل إذا استجد في الأمر جديد.

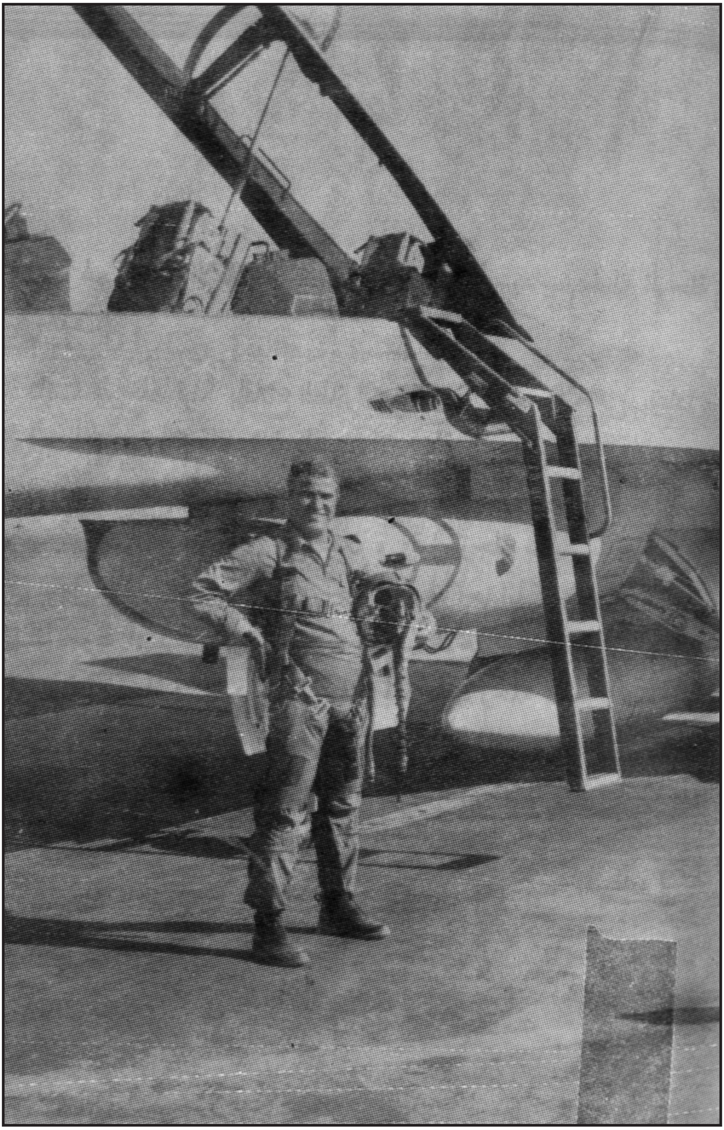
وفى نهاية اللقاء أعلن قائد اللواء سعت س( ). بدء سعت القتال وكان الاقلاع سعت 1445 (ثلاثة إلا ربع)، وكان هدف سربنا المصرى رادار «النبى يوشع» في الأراضى الإسرائيلية بعد بلدة «صفد» في الجليل الأعلى.

فاتنى القول أننى لم أكن قد برئت تماما من نزلة البرد التى ألمت بى وكانت درجة حرارتى تزيد عن 37.5° وكان العرق باديًا بوضوح فوق جبينى حتى إن رئيس اركان اللواء صور له عقله أننى أمر بموقف عصيب، فوجه لى سؤال غريب يسألنى فيه هل أنا خائف، فشرحت له حالتى المرضية بلهجة لا تتصف بالود، وهنا طلب منى عدم الطيران،

وكان ردى لست أنا الذى أتقاعس في هذا اليوم هذا أولا. ثم ثانيا لن يفسر هذا الامتناع بالواقع الذى أمر به. وأنا بأى حال لا أسمح أن يظن أحدا بى ترددا.. ثالثا سوف تهتز الروح المعنوية للطيارين.. ثم رابعا: منذ أكثر من 6 سنوات وأنا انتظر هذه اللحظة، يا سيادة العقيد!!!

انصرفت من قيادة اللواء واتجهت إلى السرب، وقمت بتأكيد الطيارين المشتركين في الضربة الجوية الشاملة والذين كنت قد حددتهم منذ يومين وكان عددهم 8 طيارين وهم فكرى، سيف، بكر، يحى، بدوى، يوسف، نايف، شريف، ثم أعطيت التلقين الأخير وأعلنت لهم سعت الاقلاع. ثم اختبرت مدى استيعابهم لحظة الرحلة إلى الهدف.

كانت الرحلة تبدأ بإقلاع الطائرات رفين، الرف الأمامى بقيادتى والرف الثانى بقيادة قائد ثان السرب، خطة الرحلة بعد الاقلاع هى الاتجاه على ارتفاع منخفض جدا إلى بلدة «زحلة» في لبنان حيث تقرر أن نهاجم اسرائيل مقتربين من لبنان، وقبل زحلة بقليل تتجه جنوبا فوق سهل البقاع الشهير (الذى حدثت فوقه أحداثا كبيرة سواء كانت أحداثا جوية أو برية خاصة خلال الحرب الأهلية اللبنانية) إلى بلدة «مرجعيون» وهى أشهر بلاد سهل البقاع بعد بلدة زحلة، ثم بلاتى «راشيا الوادى» «وراشيا الفخار» في جنوب لبنان، بعد ذلك نتجه إلى الجليل الأعلى في أرض اسرائيل متجهين إلى بلدة صفد، ثم الاتجاه مباشرة إلى الرادار الذى يقع في قيادة المنطقة الشمالية لإسرائيل..



مع الطائرة إف ١٦ في مشروع النجم الساطع

بعد هذا التلقين الذى استخدمت فيه الخرائط المجسمة اختبرت الطيارين في إجراءات الأمن وكان معظمها ينصب على الطيران المنخفض والتصرف في حالة لقاء العدو الجوى أو في حالة إصابة الطائرة.

ذهبنا إلى ميس الطعام لتناول وجبة الغذاء وكان مبكرا على غير العادة وهى بعد الساعة الواحدة بعد الظهر.

وكانت عينى على الطيارين ألاحظ ردود الفعل وأستقرئ ما وراء هذه الوجوه، وكما توقعت كل الجدية.

كنت أحاول تبسيط الأمور فالموقف غير عادى والإقبال على القتال ليس بنزهة وله رهبته، فإننا ذاهبين إلى القتال سيعود البعض ولن يعود البعض الآخر، وهى المرة الأولى التى نبادر بها العدو في القتال وهى المرة الأولى التى تقتحم فيها أرضه، فقد كان يأتى دائما وكنا نقاومه وندافع عن أهدافنا، وهذه المرة نحن الذى نهاجمه ونقتحم بيته ونجبره على للدفاع عن نفسه أو بمعنى أدق أول مرة نتبادل الأدوار.

يجب على أن أذكر الفرق بين الخوف من القتال والرهبة، من واقع الخبرة فالخوف من القتال لن يسمح لك بالصعود إلى الطائرة لأن أقدامك لن تحملك وتخذلك، هذا أولًا ثم ثانيا سيصاب هذا الخائف باسهال لن يتوقف، أما الرهبة فليس لها أثر سلبى على الاطلاق ولكنه شعور بالترقب، أما الشجاعة فهى الاقدام بإقبال كبير..

وتكون مسئولية قائد السرب في هذه اللحظة عظيمة لأن روح قائد السرب تنعكس على باقى الطيارين كما أن إيمانهم بالمهمة إيمانا عميقا في غاية الأهمية.

انتهينا من تناول الطعام وذهبنا إلى السرب، وحان وقت تحركنا إلى الدشم للانطلاق بالطائرات إلى مهمتنا المقدسة، وكان الوداع مؤثرا فقد تجمع الضباط والعاملين في السرب لوداع الطيارين الوداع الأخير، وكان قائد المأمورية المقدم إبراهيم قد أعد عربتين لنقل التشكيل، ولكنى نقلت جميع التشكيل في عربة واحدة.

- الساعة الثانية إلا الربع 6 أكتوبر

اتجهنا إلى الدشم سويا، نظرت إلى وجوه الطيارين وران الصمت علينا جميعا، وبدون إعداد مسبق أو تلقين من قيادة أعلى صرخت بأعلى، صوتى «ورايا يا ولاد الله أكبر الله أكبر» وردد الطيارين النداء يهز العربة، الله أكبر لبيك اللهم لبيك.. لبيك لا شريك لك لبيك، واشتعل الحماس وظللنا نردد النداء المقدس، واقتربنا من موقع مدفعية م ط فأخذ هو الآخر يردد النداء المقدس بحماس، بدأنا نقترب من الدشم وزاد حماستنا اشتعالا، وكانت نداءاتنا قد سبقتنا فوجدنا رجال الصيانة في استقبالنا ونداء الله أكبر ينطلق من حناجرهم يشق عنان السماء ويهز الدشم، هذا البناء الخرسانى، وعم التكبير القاعدة بأجمعها وكأننا في يوم عرفة تشق نداءاتنا عنان السماء.

نزل الطيارون من العربة يتسارعون للوثوب داخل طائراتهم وسط هذه الظاهرة الدينية العظيمة التى فتح الله بها علينا وعلى سلم الطائرة حضر المقدم ابراهيم ليودعنى والدموع في عينيه (رحمة الله عليه فقد توفى بمستشفى المعادى عام 1975) وقدمت له مفتاح الدولاب ومفتاح الشنطة التى أودعت بها ما تبقى من حاجياتى القليلة ورجوته أن يسلمها إلى زوجتى..

وهنا أجهش ابراهيم بالبكاء ولم يستطع أن يتكلم.. وهنا حاولت أن أبسط الأمور قلت له وإن كل شيء بيد الله وإن شاء الله راجعين بالسلامة يا أبو خليل. وانتهى كل شيء وقفزت داخل الطائرة وأصدرت الأمر بإدارة الطائرات بين التهليل والتكبير الذى انتشر بالمطار حتى خلت أن مدينة دمشق بنفسها تسمعه.. ما أعظمه. كان إلهاما من الله سبحانه وتعالى. فإن ما فعله هذا التهليل وهذا التكبير كان عظيما، ثم تحركنا إلى الممر وفى التوقيت المحدد تماما كنا في طريقنا إلى مهمتنا المقدسة يملأنا الحماس ويملأ قلوبنا الإيمان.

كان أول اقلاع في حرب أكتوبر المجيدة 73 ولنا الشرف العظيم أن نكون أول تشكيل في حرب أكتوبر المجيدة، ثم اتخذنا طريقنا بعد أن جمعنا التشكيل إلى الهدف كما درسناه عدة مرات عبر الأراضى اللبنانية خلال سهل البقاع في ظل جبل الشيخ من ناحية الشرق وجبل لبنان من ناحية الغرب اتجهنا إلى الهدف وقبل أن نصله بثوان، صدرت لنا أوامر جوا بتغيير الهدف لقذف تجمعات العدو عند موقع بحيرة مسعده، وبالفعل وصلنا إلى الهدف وكان تجمعات آليات قذفناها واشتعلت

بها نيران عظيمة. لم نشاهد للعدو الجوى أى أثر وأخذنا طريق العودة وكان هو نفس طريق الذهاب ورأينا أمامنا القرى الإسرائيلية تحتفل بعيد الغفران وكانت فرصتنا أطلقنا فيها نيران مدافعنا.

وعندما اقتربنا من بلدة مرجعيون ترامى إلى أسماعنا صوت ينادى علينا للتأكد من سلامتنا وكان صوت طائرة السيطرة وهى طائرة تحلق فوق سماء المطار على ارتفاع عال لتستطيع الاتصال بنا يقودها الرائد عدنان ونحن على الارتفاعات المنخفضة اسمعنا السؤال وكان الجواب تمام الله أكبر وتعاقبت باقى التشكيلات السورية تمام الله أكبر وامتلأت السماء بالنداء العظيم الله أكبر معلنة عودتنا جميعا بسلامة الله.

ولكن كادت تحدث فوق المطار كارثة فقد عادت كل الطائرات من طلعاتها في توقيت متقارب جدا كانت 37 طائرة فوق المطار في وقت واحد ولا يعلم مدى خطورة ذلك إلا العاملين في مجال الطيران، وكاد قائد ثان السرب وهو قائد التشكيل الثانى في مجموعتنا أن يتعرض لحادث أليم، وهنا أمرت تشكيلاتنا بالانسحاب من دائرة المطار والتسلق إلى ارتفاع أعلى خارج الدائرة حتى تهبط معظم الطائرات، فعلا تم ذلك ونزلنا بالسلامة وهذا أفضل.

كنا نتوقع أن يهب العدو ليلاحقنا، فلابد أن حالات الاستعداد الأرضى جاهزة للإقلاع الفورى لاعتراض طائراتنا ولكن لم يحدث ذلك وانتظرنا وطال الانتظار لقد شلت الضربة المركزة تفكيره.

كان يوم عيد فبعد نزولنا وتحركنا فوق أرض المطار متجهين إلى الدشم كان النداء المقدس الله أكبر يهز جنبات المطار وكان رجال المدفعية م ط يلوحون لنا بأيديهم من داخل مواقعهم، أيضا رجال

الحراسة والمراقبة بالفعل كان عيدا هذا ما أعنيه بالضبط. فقد فرحنا فرحة لم نفرحها من قبل هل تعرف ما هى الفرحة التى لم يفرحها إنسان من قبل؟ لن تعرف.. لقد عرفها فقط هؤلاء الطيارون الذين شاركوا في هذا العمل إنها فرحة الثأر من إسرائيل.. فرحة النصر الذى لم نذقه من قبل إنها فرحة الحلم الذى تحقق.

أقبل علينا الرجال يحملوننا من مقاعدنا حملا، كنا نتلقى التهانى من كل الزملاء وكل الرجال.. لقد رددتم كرامتنا، ورفعتم رأسنا بعد طول انتظار، ورفعتم رأس بلدنا عاليا، هذه أول مرة نهاجم فيها عدونا في عقر داره، كان دائما يأتى ونتصدى له، واليوم ذهبنا إليه وضربناه ولم يتصدى لنا نعم ذهبنا إليه وضربناه ولن يتصدى لنا! ما أروع التخطيط، ما أورع التدريب، ما أروع التنفيذ ما أروع القيادة..

حضر قائد اللواء العميد صبحى إلى الدشم وعانقنى بفرح وشكرنى وهنا سألته متى نقوم بالضربة الثانية، إن العدو ينزف ولابد من الإجهاز عليه. فرد قائلا عندما تصدر الأوامر بذلك ونحن منتظرون فلا تقلق فأكدت له مدى استعدادنا وحماسنا لتكرار الطلعة..

وانتهى اليوم العظيم. حمدا لك يارب... لقد استجبت لدعائنا ومنحتنا رضائك وبعد آخر ضوء اتجهنا جميعا إلى السرب لكتابة تقرير العمليات وتسليمه لضابط العمليات، أيضا كتابة تقرير النجاح وتسليمه لرئيس أركان اللواء ثم اجتمعت بالطيارين للتعليق على مهمة هذا اليوم العظيم وتحليل أعمالنا وكان روحهم المعنوية في السماء يكادون أن يرقصوا من شدة فرحهم.. وكان طيران اليوم يدون أخطاء فكل ما درسناه قبل الطلعة ورسمناه ثم تنفيذه بدقة تامة لم تحدث من قبل وكان

الالتزام تام، وبعد التعليق أمرت الطيارين الذهاب للراحة وللاستعداد الباكر إن اشاء الله فسوف يكون يوما مشهودا كما أتوقعه، فإن الدرس الرهيب الذى لقناه اليوم للعدو سيحاول أن يكون رده عليه عنيفا فهذا أسلوبه في الرد لابد أن يكون عنيفا ورادعا.

ولا أود أن أستبق الأحداث وأذكر أن ما توقعته من العدو قد حدث ولكنه لم يستعد للمفاجأة التى كانت في انتظاره.

واتجهنا إلى السرب الخامس السورى واجتمعنا نحن قادة الأسراب ومعنا قيادة اللواء، وكانت روحنا المعنوية في عنان السماء، نتدارس ما حققناه في هذا اليوم العظيم محللين رد الفعل لدى العدو وما سوف نعده غدا إن شاء الله وكانت دراسة مفيدة وكثيرا مما توقعناه قد تحقق واستفدنا كثيرا من استنتاجاتنا. انصرفنا جميعا إلى ميس الطعام وتناولنا وجبة العشاء وأحب أن أنوه هنا إلى أن قيادة القاعدة منذ بدأ القتال وهى تعطى عناية فائقة بالطعام بشكل واضح كان مثار تعليقات الجميع فقد كان كله من طراز «المنسف» وهى أغلى الأطعمة ويتكون من الأرز واللحم الضانى والمكسرات، وانتهى طعام العشاء واتجهنا بعد ذلك إلى المنامة وهو ميس النوم.

قمت بتدوين يومياتى كما تعودت منذ زمن بعيد، وللحق ما كنت استطيع كتابة كل هذه المعلومة بدونها فإننى أستقى منها معلوماتى.. ثم أديت الصلاة وصلاة العشاء وقرأت سورة يس كما تعودت ثم استغرقت في النوم قرير العين راض تماما عن نفسى وعن سربى وهيأت نفسى لغد غليظ مشتعل.

- ضربة العدو الجوية

وفى اليوم السابع من أكتوبر اليوم الثانى من أيام القتال استيقظ السرب بكامل قوته قبل أول ضوء، فمنذ أمس واستعداد السرب لتنفيذ المهام يبدأ من أول ضوء وسوف يستمر الحال على هذا المنوال حتى انتهاء الحرب، وتوجهنا إلى مركز قيادة السرب بجوار مبانيه وقمت ببعض الإجراءات الوثائقية والاطلاع على أى تعليمات أو أوامر صدرت من قيادة اللواء.

وكان الطيارون قد اتجهوا إلى الدشم فور مغادرتهم ميس النوم وأخذنا وضع الاستعداد لتلبية مهمة الدفاع الجوى، والجدير بالذكر في هذا المقام أن نوضح كيف يبدأ الطيارون عملهم في الصباح الباكر أول ضوء وهو أسلوب سوف يتبع حتى انتهاء القتال، يتوجه الطيارون يوميا إلى الدشم لتولى حالات الاستعداد الأولى ويستعد تشكيل رف من أربعة طائرات بتسليح يتفق مع مهام اعتراض الطائرات المعادية وفى هذه الحالة يكون الطيارون داخل طائراتهم أو كما نستخدم: لفظ مربوطين (حالة أولى مربوطين أو حالة أولى تحت الجناح) أما الحالة الثانية فكانت 4 طائرات بتسليح دفاع والطيارون بجوار الطائرات.

وكان رجال الصيانة من الميكانيكيين قد سبقوا في الفجر لاختيار الطائرات وإعاده ملأها وتجهيزها، ثم يقومون بتجهيز ما سوف يستجد من مطالب تخص طلعات المعاونة الجوية وهى المهمة الرئيسية للسرب، وهى تقديم المعاونة الجوية للقوات البرية وذلك بضرب الدبابات والمدفعيات والصواريخ والمركبات والرادارات ومراكز

القيادة والسيطرة كأهداف رئيسية، ما يستجد من أهداف ترى قيادات القوات الجوية أن نتعامل معها تلبية لطلب القيادة العامة للقوات المسلحة، وبذلك يقوم رجال التسليح بتجهيز أنواع الذخيرة بين القنابل والصورايخ وطلقات المدافع وأفلام التصوير بما يلبى طلعات السرب كما يكلف بها..

أيضا أرى أن أوضح أن طائراتنا «الميج 17» مجهزة أساسا للعمل في واجب المعاونة للقوات البرية حيث أن تسليحها يتناسب مع هذه المهمة وهى مهمتنا الرئيسية، أما مهام الدفاع الجوى فهى تعمل فيه كمهمة ثانوية أو بمعنى آخر خط ثانى لأنها غير مجهزة بالشكل اللائق لهذه المهام ويقوم بهذه المهمة الطائرات «ميج 21».

انتهيت من أعمالى في السرب خلال دقائق واتجهت إلى الدشم وتوليت مهمة حالة أولى دفاع جوى، وتولى قائد ثان السرب حالة ثانية، وكان قد حضر قائد اللواء وأعطاه تلقين التقديم أول طلعة معاونة جوية لقواتنا في الجبهة في حرب أكتوبر، وحاولت أن ألم بالتلقين الذى تلقاه من قائد اللواء ولكنه رد قائلا إن الوقت لا يسمح والطلعة عاجلة وانطلق.

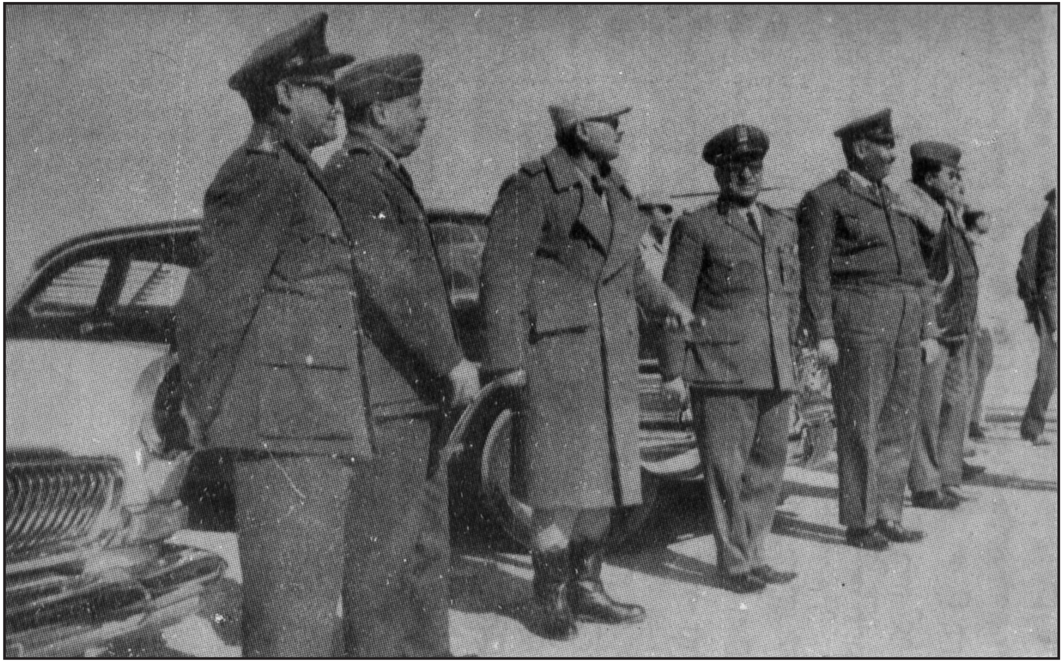
وانطلق إلى مهمته، فقد دفع العدو بطائراته «الميراج» بكثافة غير عادية يسعى إلى رد درس أمس كما توقعنا تماما، وكانت تنتظره صورايخ الدفاع الجوى لاستقباله وكان استقبالا حافلا، هذا بالإضافة إلى مقاتلات «الميج 21»، كان استقبالا حافلا بالمعنى الكامل، وبدأت

طائراتهم تتساقط بكثافة وكنا نرى ذلك بالقرب من المطار. حدث هذا في نفس الوقت الذى أقلع فيه قائد ثان السرب متجها إلى الجبهة لتقديم المعاونة واعترضته مقاتلات العدو وتلقى أوامر بالعودة إلى القاعدة وكان القدر ينتظر هذا التشكيل ويدخر له مأساة محزنة.

فقد كان جحيما فوق المطار: صورايخ الدفاع الجوى تتعامل مع طائرات العدو التى كانت تحاول الافلات منها بشكل مذعور والمقاتلات ميج 21 تطاردها والانفجارات الجوية تتوالى فوق المطار، وأخذ التشكيل أوضاعه من دائرة المطار بهدف الهبوط.

وهنا بدأت الكارثة؛ انطلق صاروخ جوى وأسقط أحد طائرات التشكيل وهو الملازم شريف واستطاع أن يقفز في أخر لحظة ثم انطلق صاروخ آخر أفلتت منه الطائرات الثلاثة الباقيات بصعوبة، وانطلق صاروخ آخر أصاب قائد التشكيل النقيب بدوى وهو على وشك الهبوط، فانفجرت طائرته في الحال وهو بداخلها وهبط الطياران الباقيان!

ماذا حدث؟! كنا نشاهد هذه المأساة تحدث في دائرة المطار ونحن في ذهول: ما هذا ؟ هذه سلسلة من الأخطاء درسنا جيدا كيف نتجنبها وكانت القوات الجوية قد أعدت خطتها لتجنب مثل هذه الكوارث.



العريش – ويتوسط المجموعة لواء طيار عبد الحميد الدغيدي [قائد المنطقة الشرقية]

كانت مصيبة كبيرة بالنسبة للسرب لقد فقد السرب نصف قيادته، فلم يكن لدينا من قادة التشكيلات سواى أنا وهذا الرجل الذى فقدناه، والثالث في مصر لا أعلم عنه شيء، وهكذا منذ البداية يتلقى السرب ضربة قاسية أصابتة في مقتل، وأيضا فقدنا طيار أصبح جريحا بعد أن أصيب أثناء قذفه بالمظلة وأصبحنا ثمانية طيارين فقط.. هكذا منذ البداية!

كيف حدثت هذه الكارثة؟ ما هو الخطأ؟ هذا الجحيم الذى فتح إبوابه فوق القاعدة لم يكن مناسبا أن يكون على هذه الصورة فإن التعليمات تحذر أن تتعامل صواريخ الدفاع الجوى ضد طائرات العدو في منطقة واحدة تعمل فيها طائراتنا وتحظر ذلك، فكان يجب أن يظل التشكيل على الأرض مادامت هناك معارك جوية في المنطقة تتعامل فيها صواريخ الدفاع الجوى مع طائرات العدو. أو يتم ابعاد تشكيلاتنا من سماء هذه المعركة!

ولكن للأسف هذا وراد... مجرد تأخر معلومة عن الوصول في الموعد المناسب لاتخاذ القرار المناسب سوف يجعل اتخاذ هذا القرار في وقت غير مناسب ويتولد بسببه كارثة مثل التى حدثت.

وهكذا أثناء الحروب تتولد عن الأخطاء - سواء أخطاء التنسيق أو أخطاء القيادة أو اخطاء المعلومة - كوارث ومآسى، استشهد طيار

شجاع كنت أعتمد عليه كثيرا، أصاب السرب في مقتل فلم يكن هناك بديل له في قيادة التشكيلات..

وهذا موضوع أرى من واجبى أن أسلط عليه بعض الضوء لأهميته، فإن الطيار خلال مسيرته كطيار في القوات الجوية يكتسب من الخبرات المتراكمة ما يحقق حصيلة من الخبرة تتنامى، وبالتالى تزداد الجرعات التدريبية المعقدة بالإضافة إلى مهام تولى مسئولية قيادة التشكيلات الجوية في الجو التى يبدأ بقيادة قسم من الطائرات، ثم قائد قسم في تشكيل رف، ثم قائد رف حتى يصل إلى أعلى مستوى في قيادة التشكيلات في الجو وهو قائد سرب مكون من ثلاثة رفوف وتكون رتبته في ذلك الحين لا تقل رتبة عن رائد.

وعندما فقدنا قائد ثان السرب كان باقى الطيارين من الرتب الصغيرة، ملازم ثان وملازم أول، مدرب فقط على قيادة قسم. وبالطبع لم تكن الظروف تسمح بتأهيله ليقود رف، وبالتالى أخذت على عاتقى أن ألبى كل طلعات الرفوف التى سوف نكلف بها، فإن الطيران أثناء العمليات كما ذكرت من قبل لا يتقيد كثيرا بالأساليب المتبعة في طلعات التدريب والتى تهدف إلى تحقيق الأمان للتشكيل أثناء الطيران التدريبى بأشكاله المختلفة..

وهكذا تغير الحال في السرب تغيرا حادا. وهكذا كانت أول خسائرنا. ولم نكلف في هذا اليوم بواجبات أخرى، خسر العدو كثيرا من طائراته في ذلك اليوم ولم نشاهد له أي نشاط بعد الخسائر الفادحة التى تعرض لها في هذا الصباح، وكانت وسائل الدفاع الجوى تشكل خطرا عظيما على العدو الجوى أيضا أصبح الطيارون يخشونها، فهى كالصديق الجاهل الذى قد تجنى من وراءه الكثير من المتاعب..

بل وأزيد على ذلك ضربنا بعرض الحائط كل الخطط التى تحد الارتفاعات التى نلتزم بها في المناطق التى تنشط بها وسائل الدفاع الجوى الصديق، وألزمنا أنفسنا بالطيران المنخفض جدا سواء فوق أراضينا أو أراضى العدو.

بعد انتهاء اليوم قابلت قائد اللواء واحتججت بغضب كبير على هذا الخطأ البشع الذى أدى إلى فقدان قائد ثان السرب وإصابة أحد الطيارين وقد حاول قائد اللواء مواساتى ذاكرا أننا نعلم جميعا أن الأخطاء في الحروب أمر وارد وليست هى المرة الأولى ووعدنى بأنه هذا لن يتكرر خاصة فوق المطار، ولكن هذه هى الحرب مأساة كبرى، وحزنا كثيرا على فقد زميلنا ولكن الأحزان لا توقف قتال وانتهى اليوم، وكالمعتاد قمت بكتابة تقرير النجاح ثم التحضير لليوم التالى بالطبع كانت هزة عنيفة للطيارين في أول قتال لهم.. ثم اجتمعت

مع قادة الأسراب وهيئة قيادة اللواء نتدارس نتائج هذا اليوم واتضح لى أن الأسراب السورية نفذت عدد كبير من الطلعات في هذا اليوم، ولم يتكرر هذا الخطأ الذى حدث فوق المطار سواء في الطريق إلى الجبهة أو فوق الجبهة ولكن قررنا الالتزام بالطيران المنخفض جدا، من وإلى الجبهة تجنبا لأى احتمالات خطأ من دفاعنا الجوى. واتخذنا من وسائل الدفاع الجوى عدوا نعمل على تجنبه والحذر منه وتحديد مجاله، كما علمت أن هناك طيارين استشهدوا في الجبهة.

اتجهنا بعد ذلك لتناول وجبة طعام العشاء وانصرفنا إلى ميس النوم للإخلاء إلى النوم فإن اليوم التالى يحتاج إلى مجهود كبير طبقا لما وصلنا إليه من تحليل للموقف.

- اعتذار غير موفق

اليوم الثالث عمليات الثامن من أكتوبر، نهضنا من النوم كالعادة قبل أول ضوء وذهب الطيارون إلى الدشم مباشرة وذهبت إلى مبنى قيادة السرب للاطلاع على تعليمات جديدة وكتابة بعض الوثائق ثم لحقت بالطيارين في الدشم، وكان هذا الاسلوب يتبع يوميا حتى وقف إطلاق النيران.

كان هناك أسلوب جديد متبع في تجهيز الطائرات، فقد جهزت «رف» لواجب الدفاع الجوى وجهزت «رف» آخر لتقديم المعاونة للقوات البرية ضد العدو لتدمير دباباته ومركباته وصواريخ الدفاع الجوى والرادارات، وبعد فقدان قائد ثان السرب، تحملت كل الطلعات على عاتقى وآليت على نفسى تولى كل طلعات الرفوف التى سوف يكلف بها السرب حتى تضطرنا الظروف لتكليف أقدم الطيارين بقيادة تشكيل رف، وفعلا جاء الوقت الذى كلف به الملازم حسام بتولى قيادة رف.

وقبل أن ينتصف النهار لم يكلف السرب بأى طلعات وكانت الأسراب السورية كما يقال «طالعة نازلة»، فقد كلف السرب بعمل مظلة فوق المطار للقيام بواجب الحماية من هجمة متوقعة، استمر الحال على ذلك الأسراب السورية «طالعة نازلة» ونحن قعود، في الواقع تملكنى الغيظ واتصلت بقائد اللواء في مركز قيادته اسأله متى يكلف السرب بطلعات المعاونة، فكان رده بألا أقلق سوف يسند إليكم الطلعات المقبلة، وانتظرنا.

- في سعت 1545 (الرابعة إلا ربع مساء) تلقينا أوامر بتحميل عدد 2 رف بالقنابل والصواريخ لتقديم واجب المعاونة لقواتنا البرية في الجبهة، ثم التجهيز في الحال وسلح الرف في أسرع وقت..

وأخذنا وضع الاستعداد منتظرين الأمر بالإقلاع، واستمر الحال على ذلك، حتى سعت 1730 (خمسة ونصف مساءً) حين تلقى السرب الأمر بإلغاء الطلعة.

- بعد آخر ضوء توجهت مباشرة إلى قيادة اللواء قبل أن أكتب تقرير العمليات والغضب يمتلكنى وبادرت قائد اللواء بالسؤال ماذا تظنون فينا؟ وأظهرت معارضتى الشديدة لمثل هذا الأسلوب الذى اتبع معنا خلال اليوم وسائلته: هل أخطأ في فهمى وهل احتجاجى أمس بغضب على الحادث الأليم ترجم إلى أننا لسنا على مستوى الشجاعة اللازمة، وكان هدفى أن يعلم الجميع أننا نحتج على الأخطاء القاتلة التى يمكن تفاديها ولكننا لا نتقاعس، ونرفض أن نكتفى بمقعد المتفرجين، وتدخل رئيس الأركان في محاولة لتهدئتى مصرحا أن طلعات باكر سوف تخصص لسربنا، أيضا نفى قائد اللواء بشدة أن يكون قد تبادر إلى ذهنه شيئا مما ذكرت.. بل إنه فضل أن يريح سربنا هذا اليوم نظرا لما حدث أمس.

رجعت إلى السرب واجتمعت بالطيارين فقد كنت أخشى ما أخشاه أن تؤثر هذه الأحداث في روحهم المعنوية ولكنى رأيت ما أثلج صدرى وأسعدنى فقد كانوا يشاركوننى الرأى وأن هذه هى الحرب.. وتميز هذا اليوم بكثرة الخسائر من الطيارين فقد فقدت الأسراب

السورية قائدى رف وجرح طيار وللأسف الشديد هذا الذى جرح كان بواسطة دفاعنا الجوى، وكالعادة اجتمعنا نحن قادة الأسراب للمناقشة والتحليل ثم ذهبت إلى السرب للتحضير لطيران باكر وتلقين الطيارين بأحداث اليوم وتحضير باكر.

- اليوم الرابع عمليات، التاسع من أكتوبر، القيام بالاجراءات المتبعة يوميا منذ النهوض من النوم حتى التواجد في الدشم..

فى سعت 720 (السابعة والثلث صباحًا) صدر من مركز قيادة وسيطرة اللواء أمرا باقلاع تشكيل 2 رف منفصلين لتقديم طلعة جوية لقواتنا البرية في الجبهة، ولكنى قمت بتنفيذ الطلعة 2 رف متصلين حتى أحقق السيطرة الكاملة نظرا لحداثة قائد الرف الثانى وقلة خبرته وكانت المرة الأولى له في قيادة رف ..

كان التسليح قنابل وصورايخ فسوف نتعامل مع دبابات، ويدعونى المقام هنا أن اذكر أن الطائرات «ميج 17» كانت في الأصل مسلحة بالمدافع فقط وأن اضافة القنابل والصواريخ هو تعديل مصرى 100٪ حول الطائرة الميج 17 إلى طائرة مقاتلة قاذفة سلاحا رئيسا كان له الأثر الفعال الكبير في هذه الحرب..

تم تحميل التسليح المناسب لتشكيل رفين، وأقلعنا مباشرة إلى أهداف «تل أبو الندى» والتزمنا بالارتفاع المنخفض جدا لتجنب كشف الرادار المعادى لطائراتنا، وكان الهدف يبعد عن المطار بحوالى 8 دقائق بسرعة 600/ ساعة وقبل الوصول إلى الهدف بثوانى ارتفعنا قليلا لتمييز الأهداف والتى كانت عربات مدرعة بالإضافة إلى جهاز رادار ثم التعامل معها وقذفناها بالقنابل والصواريخ ودمرنا ما لا يقل عن 6 دبابات هذا بالإضافة إلى الرادار، وعادت الطائرات إلى المطار سالمة إلا من بعض الإصابات التى حدثت نتيجة لتأثير نيران المدافع م ط..

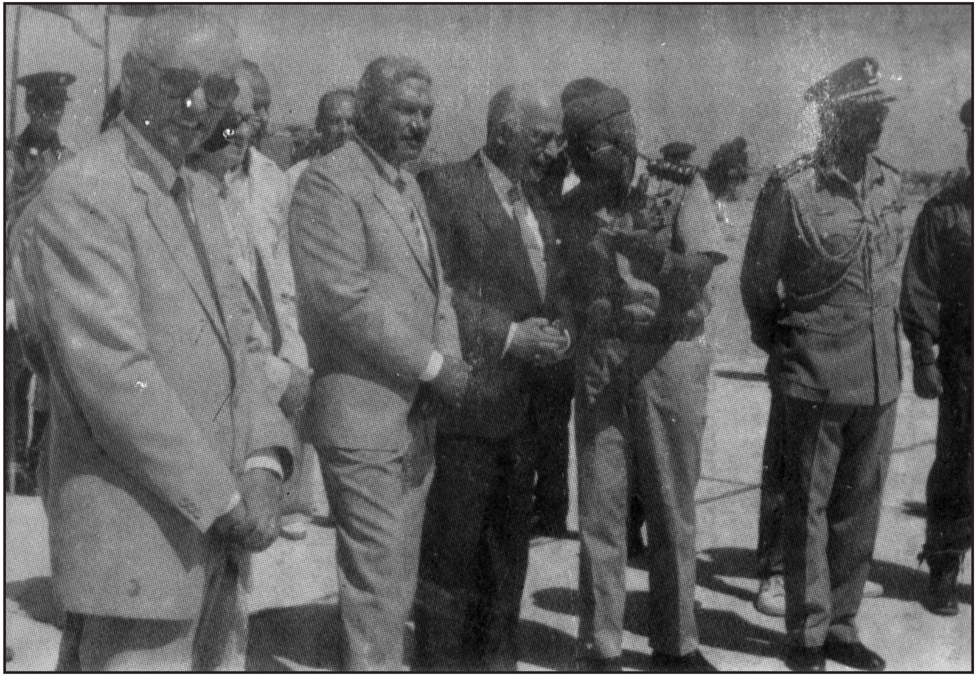
سعت 1500 (الثالثة بعض الظهر) وردت تعليمات من مركز القيادة والسيطرة بطلب بتنفيذ طلعة لتدمير أهداف دبابات عن موقع تل الفرس، فتم تحميل الرف بالتسليح المناسب وهو قنابل وصواريخ، وفاتنى أن أذكر أن مدافع الطائرة ميج 17لم تكن تستخدم وتظل جاهزة للتعامل مع طائرات العدو في حالة الاشتباك..

- مفاجأة في الطريق

أقلع الرف بقيادتى متجها إلى الهدف والتزمنا الارتفاع المنخفض جدا للإفلات من كشف العدو لنا بواسطة راداره، متجهين إلى الهدف عند تل الفرس قريبا من الموقع السابق في الطلعة السابقة، واستطعنا تحديد موقع الأهداف وتمييزها بعد أن اكتسبنا القليل من الارتفاع

حتى تستطع كشفها وكانت حوالى 12 دبابة تقريبا هاجمناها وقذفناها بالقنابل والصواريخ ودمرنا ما لا يقل عن 4 دبابات ومن حسن حظنا لاحظنا أثناء مناورة الارتفاع لاخذ وضع الهجوم، موقع صواريخ مضادة للطائرات من طراز «هوك» لم نكن نعلم مكانه وكان الموقع في حالة عمل فقد لاحظنا أن راداره كان يعمل، لم نكن قد تلقينا تحذيرا بهذا الموقع، لأنه كان من المعتاد كل يوم بعد انتهاء اليوم القتالى أن يبلغنا رئيس عمليات اللواء بموقع خط الجبهة الجديد، حيث يتغير يوميا نتيجة لأعمال القتال البرية التى يتغير موقعها دائما نتيجة للهجمات المضادة، فنكسب أرض جديدة أو نخسر أرض قديمة، وحتى الآن كان تغير خط الجبهة في صالح قواتنا التى تحرر كل يوم أرض جديدة..

- لم نكن نعلم شيئا عن موقع الهوك هذا وبدأنا مناورة الاقتراب منه واتخذنا أوضاع الهجوم وتعاملنا معه بالمدافع وكانت مناسبة للغاية واستطعنا إصابته وشاهدنا الهوائيات تتهاوى، وبهذه المناسبة أذكر أنه توجد كاميرا مثبته في مقدمة الطائرة تدور عند الضغط على زناد المدفع من الطائرة فتسجل ما نتناوله المدافع لتأكيد بلاغات الطيارين وأيضا للدراسة والتحليل.



[قاعدة جناكليس الجوية] مع وزير الخارجية الأسبق عصمت عبد المجيد ورئيس الوزراء الأسبق على لطفى

وفى الواقع قيامنا بالتعامل مع موقع الصواريخ الهوك وتدميره يعتبر مخالفا للأوامر المستديمة التى تنص على تنفيذ مطالب الطلعة فقط.

ولكن في مثل هذه الحالات يسمح لقائد التشكيل بتقدير الموقف وإذا كان متيقنا كل اليقين من صدق حدسه أن يتخذ القرار المناسب، وفى هذا المقام كنا متأكدين تماما من جنسية صيدنا الثمين خاصة أننا كنا قد تعرفنا عليه خلال حرب الاستئنزاف في مصر وكانت هناك مظلة من الطائرات الميج 21 المقاتلة تطير بالقرب من المنطقة وعلى ارتفاع منخفض بغرض تقديم الحماية للطائرات المقاتلة القاذفة بتقديم المعاونة في حالة تعرضها لهجوم العدو الجوى..

والجدير بالذكر عندما نصت التعليمات بالتعامل مع الأهداف المطلوبة فقط وعدم التعامل مع غيرها، كانت تهدف عدم الوقوع في خطأ ضرب قواتنا وهذا وارد. فأحيانا يتغير موقع بعض القوات ولا تبلغ عنها أو يتأخر وصول بلاغ يفيد بتغير خطة الجبهة أو تحرك قوات برية، بعد تدمير موقع الصواريخ.. قفلنا عائدين إلى القاعدة ملتزمين بالطيران على الارتفاع المنخفض جدا ليس فقط خشية العدو الجوى بل خشية صواريخ دفاعنا الجوى، هبطنا المطار بحمد الله والطائرات سالمة، واتجهنا بعد النزول إلى الدشم لإيواء الطائرات وإعادة ملئها..

انتهى يوم القتال وكان يوما عظيما حققنا فيه طلعات ناجحة جدا وكانت نتائج استطلاع هجماتنا قد انتشرت في المطار الذى يتحدث عن المصريين مشيدا بشجاعتهم واقدامهم، هؤلاء الذين احتجوا بشدة على عدم طيرانهم أمس واعتبروا أن هذا طعنا في كفاءتهم وشجاعتهم والذين حققوا نتائج باهرة أتت بها مصادر الاستطلاع قبل أن تعلن من خلال تقارير النجاح اليومية المكتوبة بواسطة قائد السرب والتى تسجل أعمال السرب طوال اليوم والنتائج التى حققها..

انتهى يوم القتال وانصرف السرب من الدشم، وذهبنا إلى مبانى السرب لإنها اجراءات ما بعد يوم القتال واستعراض نتائج الطلعات والتعليق عليها ثم التلقين لمهام اليوم التالى، وانصرف الطيارون واتجهت أنا إلى السرب السورى للاجتماع بقادة الأسراب وهيئة قيادة اللواء للمناقشة والتحليل وتلقى نتائج الاستطلاع وما توفر من معلومات عن خطة الجبهة.. وانصرفنا جميعا إلى ميس الطعام لتناول طعام العشاء ثم إلى ميس النوم للاخلاد إلى النوم راضيين تمام عن أنفسنا تملأنا الثقة والأمل في تحقيق النصر.. ها نحن نتعامل مع العدو ونصليه نارا حاميا، ولا نسنطيع أن نصدق أنفسنا ولكنها الحقيقة.. إنها حقيقة، وجذبت الانتصارات خيالى بعيدا.. تحرير أراضينا. تأديب اسرائيل.. حل القضية الفلسطينية..

اليوم الخامس قتال، العاشر من أكتوبر، استقيظنا مبكرين مثل كل يوم وذهبنا إلى السرب وقمت باتمام الأعمال الإدارية اليومية ثم اتجهنا إلى الدشم سعت 730 (السابعة والنصف صباحا) تلقينا أول أمر بإقلاع رف لتقديم الدعم الجوى لقواتنا البرية على محور «خسفين – فيق» بتدمير مدرعات العدو، وقمنا بدراسة المهمة وتجهيز الطائرات بالتسليح المناسب ولهذه المناسبة كنا نقوم بتسليح الطائرات يوميا بالقنابل والصواريخ كتسليح تقليدى نتعامل به مع كل الأهداف المعادية في الجبهة وأصبحت الطائرات منذ أول ضوء مجهزة بهذا التسليح.

أقلعت الطائرات بقيادتى متجهين إلى الهدف ملتزمين بالارتفاعات المنخفضة جدا واتجهنا إلى الهدف مباشرة وقبل الهدف بثوانى اكتسبت بعض الارتفاع لتحديد مكانه واتجاهه لأخذ أنسب الأوضاع والاتجاهات لمهاجمته وتدميره، كان الهدف مجموعة دبابات، لا تزيد عن ثمانى دبابات وكان موقعا أقرب ما يكون لمركز قيادة وسيطرة، فقد كانت تحيط به الهوائيات، كان مدافعا عنه بالمدفعية م ط بكثافة غير عادية اصابت طائراتنا، فقد دخل التشكيل في غلالة نيران كثيفة من المدفعية م ط لم ألاحظها وبالطبع لم يكن شيئا هينا أن ترى نفسك وسط جهنم، وهنا ندرك الخبرة ورباطة الجأش الإنسانى التى تنعكس على تصرفاته. فإذا انتابه الفزع فقد يقوم بمناورة يجنى من ورائها المتاعب..

ولكن كان الأفضل أن نستمر في اتجاهنا وعدم القيام بأى مناورة، أيضا قد لاحظت أن هناك صواريخ دفاع جوى قد انطلقت ضدنا بالقرب من الهدف وقمنا بعمل المناورة الحادة اللازمة والتى تم التدريب عليها حتى نتجنب الاصابة من مثل هذه الصواريخ، واتخذنا طريق العودة إلى المطار مباشرة وهبطنا إلى المطار سالمين إلا من آثار النيران م ط التى يعالجها رجال الصيانة بسرعة..

تلقينا بعد ذلك أمرا بقيام رف بتنفيذ طلعة دفاع جوى فوق المطار لحمايته من احتمال قيام العدو الجوى بمهاجمته، تم تجهيزالرف بالمدافع فقط أقلعت به وقمت باحتلال منطقة المظلة فوق المطار، وانتهت الطلعة بدون أى قتال.

تلقينا الأوامر بتجهيز رف لحماية طائرات هليكوبتر أثناء تنفيذها طلعة فوق مرصد جبل الشيخ، وصدرت أوامر الإقلاع وتحركت الطائرات إلى أول الممر ولكن صدرت الأوامر مرة أخرى بالعودة إلى الدشم وإلغاء الطلعة ورجعت بالطائرات إلى الدشم.

ثم صدرت أوامر بإقلاع رف فورا لتقديم الدعم الجوى لقواتنا البرية على محور «خسفين – فيق»، وفى الحال قفزنا داخل الطائرات، فنحن مرابطين في الدشم طوال الوقت وأخذت اتجاه الهدف وزمن

الرحلة من النقيب فتحى، ملاح السرب، وهو على اتصال دائم بغرفة العمليات، وتم الإقلاع بالطائرات التى كانت مجهزة مسبقا واتجهنا إلى الهدف مباشرة على الارتفاعات المنخفضة جدا، وكانت الأهداف تقريبا في نفس الموقع الذى تعاملنا معه وبالرغم من النيران الكثيفة التى كنا قد حددنا مواقعها في الطلعة السابقة فقد تم تدمير ما لا يقل عن ثلاثة دبابات، واتخذما طريق العودة مباشرة إلى القاعدة.

وانتهى اليوم فقد كانت هذه آخر طلعة، كان يوما نشطا للغاية يتميز بكثافة طلعاته وغزارة الأهداف المعادية التى تعاملنا معها، أيضا انتهى بدون خسائر.

والتلقين للأعمال المنتظرة باكر. ثم بعد ذلك اللقاء اليومى بقادة الأسراب وهيئة قيادة اللواء لتحليل الطلعات وتلقى معلومات الاستطلاع ولكنى لاحظت أننا لم نتلق المعلومات التى تحدد خط الجبهة، وكنا في حاجة إلى هذه المعلومات فقد لاحظنا أن نشاط العدو البرى يتزايد وبدأت مقاتلاته تحتل مناطق مظلات فوق قواته.

فقد بدأ مركز القيادة والسيطرة يصدر تحذيراته للمقاتلات القاذفة من العدو الجوى، وأيضا كانت دفاعات العدو الأرضية تتميز بالكثافة والدقة.

لمس قائد المأمورية قيامى بكل طلعات الرفوف المكلف بها السرب. فاقترح أن يتولى قائد القسم الموجود قيادة رف، حتى يخفف عنى العبئ لكنى رفضت هذا الاقتراح بالرغم من تزايد عدد الطلعات المطلوبة من السرب وفضلت تأجيل ذلك لفرص أخرى حتى تتاح له فرص اكتساب خبرة أكثر تؤهله لقيادة الرف وتحقيق نجاحا أكثر.

- اشتداد ضربات العدو

اليوم السادس قتال، الحادى عشر من أكتوبر، بدأنا يومنا متخذين الإجراءات اليومية العادية، وفى هذا اليوم انتقل مركز عمليات السرب الذى كان في ملجئ محصن إلى جوار الدشم.

سعت 700 (السابعة صباحا) أقلع رف من السرب السورى المجاور، وبعد إقلاعه بحوالى 30 دقيقة تعرض المطار لغارة جوية بقوة ثلاثة طائرات فانتوم، كانوا في الأصل 4 طائرات، اصطدمت منهم الطائرة الرابعة ببروز جبلى في جبل «الشيخ» غرب المطار، وقد لاحظت ذلك حيث كنت واقفا بباب الدشم ارقب السماء بعد أن أعلنت القاعدة عن غارة جوية باطلاق صفارت الإنذار، تحذر بقرب وقوع غارة جوية، كنت في هذه اللحظة كما ذكرت أراقب السماء بغرض المراقبة عندما لمحت هذا التشكيل المعادى الذى فقد أحد طائراته، ثم استدار يبتغى

المطار نفسه وتأكدت أن المطار يتعرض لعملية قصف جوى، بعد أن شاهدت طائرات العدو وهى تلقى بحمولتها من القنابل وقد تأكدت أن هذه الحمولة سوف تسقط فوق رؤوسنا فصرخت في الطيارين بالالتجاء فورا إلى أقرب مخبأ حيث أن الالتجاء إلى الدشم لن يحقق الأمان بعد أن نجح العدو في تدمير إحداها. كان ظاهرا أن حمولة القنابل المسقطة في طريقها إلى موقعنا وأنها ستنال من دشمنا وأسرعنا إلى ملجأ قريب لم يكن في الواقع ملجأ ولكن كان موقع دفاعى فوق تبه أنشئ لغرض توفير موقع للدفاع فلم يتوفر لنا ملجأ قريب يحقق لنا الحماية وأصبح واضحا أن القنابل سوف تنال منا...

لم تسقط القنابل فوق الدشم بل سقطت فوق موقع مدافع م ط قريب منها، محدثة دويا هائلًا وسقط فوقنا كمية هائلة من الرمال والحصى وتوالت الانفجارات محدثة هزات ارتجفت لها الأرض تحت أقدامنا، وتصورت أن القنابل قد أصابت الدشم وأنها قد انتهت وهذا في حد ذاته كارثة بالنسبة لنا، رفعنا رؤسنا وغدرنا هذا الملجأ وتبين لنا أن القنابل قضت على موقع مدفعية م ط واصابة الممرات في أكثر من موضع مما أدى إلى شل المطار بالكامل.

ومن دراسة أماكن الإصابات يتبين أن هناك إصابات أمام الدشم في موقع مدفعية م ط، أيضا إصابات خلف الدشم وبذلك أصبح مؤكدا أن دشمنا كان مستهدفة.

صدرت بعد ذلك الأوامر بعودة مركز قيادة السرب إلى مكانه القديم خلف مبانى السرب، استمرت الغارات طوال اليوم على المطار وكان عددها حوالى ثلاثة غارات، كانت تهدف لشل المطار أو تدميره ولكن خاب رجاءها فإن المطار كان يتمتع بحماية مركزة من المدفعيات م ط صنعت في السماء، قبة من النيران، وكانت غلالة النيران تكاد تشبه سيلا منهمرا ولكن من النيران، حتى أن الطائرات المهاجمة لم تستطع الاقتراب بالحد الذى يجعلها تنال المطار بدقة، وسقطت معظم حمولاتها خارج القاعدة، وكانت وسائل الدفاع الجوى متيقظة بشكل ملفت للنظر، فقد كانت صفارات الإنذار تنطلق قبل الغارة بوقت كاف لكى تستعد نيران الدفاع الجوى لاستقبال الطائرات المعادية بالشكل اللائق الذى يجبرها على إلقاء حمولاتها خارج غلالة النيران.

ولكن بالرغم من ذلك فقد كانت كثافة الطلعات تدل على إصرار العدو من النيل من المطار والذى كان في الواقع يشارك في المجهود القتالى اليومى بعدد كبير من الطلعات.

وبالفعل استطاع العدو أن ينال دشم شرقى المطار ودمر منها ثلاثة بما تحتويه من الطائرات لا يخصنا منها شيء، هذا وقد استخدم العدو قنابل جديدة أطلقنا عليها اسم ينطبق على وضعها وهو قنابل «بلي» حيث يخرج منها عدد كبير من البلي يصيب كل شيء، أجسام الطائرات والمحركات والإنسان وكل ما هو في محيط الانفجار كل شيء كأن مدفع رشاش سريع الطلعات انطلق ليحصد ما حوله.

سعت 1500 (ثلاثلا بعد الظهر) انطلق رف من السرب بقيادتى لعمل مظلة فوق المطار لتوفير الحماية ضد الطائرات المغيرة، سعت 1515 (ثلاثة وربع بعد الظهر) انطلق رف آخر من السرب السورى لنفس الغرض.

سعت 1600 (اربعة مساء) شاهدنا جنوب المطار صواريخ الدفاع الجوى شبكة مع تشكيل جوى معادى واستطاعت أن تسقط منه طائرتان وهربت الطائرتان الأخريتان: سعت 1700 (الخامسة مساء) شاهدنا فوق المطار معركة جوية بين طائرتين ميراج للعدو واشتركت نيران المدفعية م ط في هذه المعركة ودفعت وابلا من نيرانها في اتجاه الاشتباك. وهنا مكمن الخطورة فإنه في هذه اللحظة في امكانها أن تصيب طائراتنا بطريقة الخطأ كما حدث في اليوم الثانى قتالى، اشتركت صواريخ الدفاع الجوى في المعركة الجوية وأصابت لنا طائرتين،

والأخطر من ذلك أن التشكيل السورى الذى أقلع لعمل مظلة فوق المطار لحمايته من هجمات العدو الجوى، هذا التشكيل اتخذ أوضاع الهبوط حينما انطلق هذا الوابل من النيران من المطار نفسه، وكان أعجوبة أن ينجو هذا التشكيل من الدمار أو الاصابة، والأدهى من ذلك أن قائد هذا التشكيل روى لنا بعد هبوطه أنه فور إقلاعه واتجاهه نحو منطقة المظلة انطلقت في أثره صواريخ الدفاع الجوى ولولا سرعة اكتشافه لها وقيامه بالمناورة السريعة العنيفة لكانت قد دمرته. لقد آمنا أن صواريخ الدفاع الجوى لا تميز ولا ترحم.

هناك ملحوظة أدركناها في هذا اليوم الذى تميز بالنشاط الغير عادى للعدو وكثرة غاراته فوق المطار، لاحظنا أن طيارى الحالة الأولى إثناء الغارة يكونون مربوطين داخل طائراتهم في الدشم، وهذا لا يجوز.

وقد طالبت رئيس الأركان خلال اليوم، أحد أمرين إما أن تنطلق طائرات الحالة للاشتباك وقت انطلاق صفارات الانذار أو يترك الطيارون طائراتهم ويذهبوا للجوء إلى المخابىء.

انتهى هذا اليوم وقد تعرض المطار لإصابات عديدة سواء في مواقع المدفعية م ط أو تدمير بعض دشم وطائراتها، ولكن لم يصب أحدا من الطيارين، أصبح واضحا أن العدو بدأ يدخل بكل ثقله وبدأت هجماته تشتد وبشراسة وبدأت كفته في الرجحان وأصبح يعربد في

سماءنا في العمق، وقد سبق لنا ذكر هذا الموضوع وهو عدم ورود الأنباء التى تحدد لنا خط الجبهة، كما اتضح لنا تراجع أماكن تلقى الدعم الجوى، وكان في الأيام الأولى للقتال يكاد أن يقترب من بحيرة طبرية، وأصبحنا نتجه إلى حدودنا القديمة قبل يوم السادس من أكتوبر، وفى هذا دلالة قاطعة أن قواتنا البرية بدأت تتراجع وفقدان ما اكتسبته في الأيام الأولى من القتال.

وبدأنا نتساءل ماذا يحدث على الجبهة هل تتعرض قواتنا لضغط لا يقاوم وأصبحنا لا نعلم أين خط الجبهة واختلطت الأمور، وأخذت تصعب علينا مهمة تمييز الأهداف، وهذا أخطر الأمور، وعندما يتعرض الطيار لعدم دقة المعلومة فإن ذلك يصعب من مأموريته ويربكه ويشتت جهوده.

أصبح مؤكدا لنا أن قواتنا تتعرض لمتاعب في الجبهة.

كان لقاء اليوم عاصفا فقد اجتمعنا في اللقاء اليومى بعد انتهاء القتال لتحليل الأحداث وتقدير الموقف وتلقى التعليمات، وكان موضوع المناقشة الرئيسى أن قيادة اللواء لم تعد تمدنا بالمعلومات الكافية، بل أصبح هناك ما يمكننا أن نطلق عليه تعتيم في المعلومات.

كان الواجب اليومى لهيئة قيادة اللواء شرح الموقف العام بالجبهة وتحركات القوات سواء الصديقة أو المعادية وتحديد خطة الجبهة،

وكان هذا في حد ذاته أمرا ضروريا لتجنب التعرض لقواتنا وقذفها بطريق الغلط ففى الواقع يصعب إلى حد ما القدرة على التمييز في الظروف القتالية خاصة عندما يكون الموقف مشتعلا إلى الحد الذى يرى الطيار انه مضطر لاتمام طلعته بسرعة حتى لا تتعرض له مقاتلات العدو.

وفى الواقع كانت الصورة في اليومين السابقين تختلف كثيرا عن الأيام الأولى من القتال، من ناحية السيطرة الجوية على الجبهة، فقد فقدناها بالفعل، وأصبح تقديم المعاونة بدون توفر الغطاء الجوى، الذى يحقق الحماية الجوية من تدخل مقاتلات العدو التى أصبحت تشغل مناطق مظلات بما لا يقل عن ثلاثة مناطق مظلات بالطائرات الميراج، وبتشكيلات تصل في معظم الأحيان إلى عدد أربعة طائرات، بل أثناء قيام التشكيل الجوى في طريقه إلى تقديم المعاونة يتلقى دائما تحذيرا بوجود مقاتلات للعدو في الجو في الوقت الذى يجب فيه أن يتفرغ تماما لطيرانه على الارتفاع المنخفض جدا، بالإضافة إلى البحث عن الهدف في وسط ذات تضاريس تساعد على التخفى، وفى ذلك الوقت بالتحديد نشطت القوات البرية المعادية والتى صاحبها أسلحة دفاع جوى متنوعة بكثافة.



مع الرئيس السابق وقائد القوت الجوية بحرب أكتوبر/ محمد حسنى مبارك في أحد القواعد الجوية

الأخطر من ذلك هو عدم تحديد خط الجبهة خاصة بعد أن لاحظنا أن دعم القوات جويا بدأ في التراجع، بمعنى.. أصبح بعد أن كان الدعم الجوى يتقدم يوميا مع تقدم القوات أصبح يتراجع يوميا مع تراجع القوات وتقدم العدو واختراقه بعض دفاعاتنا لعمق كبير وبعض الدفاعات تقف القوات صامدة متمسكة بالأرض، ونتعرض نحن الطيارون في ظروف هذه المتغيرات يوميا لخطأ تحديد القوات وإذا كانت صديقة أو عدو.

وقد حدث منذ يومين أن حضر قائد اللواء إلى الدشم وقابلنى بغضب شديد متساءلا: هل من اللائق أن تقوم بضرب قواتنا وهل نحن غير مكتفين بضربات العدو حتى تقوم بضربهم، فأكدت له أنه ما بلغه عنا في هذا الخصوص غير صحيح وأن هذه المعلومة التى تديننا غير صحيحة، وأرجو أن أعرف مصدرها ولكنى في الواقع كنت أخشى أن نكون مخطئين وقبل انصراف قائد اللواء أكد لى أنه سوف يحقق في الموضوع ويحاسب المخطئ، من جانبى راجعت مع الطيارين الأهداف التى تعاملنا معها في هذه الفترة وتأكدت أننا غير مذنبين. اتصل بى قائد اللواء بعد ذلك يعرفنى أنه تصرف مع التشكيل المخطئ وأننا أبرياء واعتذر...

وهكذا يتضح أن قواتنا في الجبهة تمر بمشكلة، فاتنى أن أذكر في هذه اللحظة أن القنيطرة مازالت في يد العدو وقد بذلت قواتنا جهودا فائقا للاستيلاء عليها، وأذكر أننا قدمنا مجهودا جويا مكثفا في إحدى الهجمات البرية الرئيسية وتبين لنا أن العدو يدافع عن القنيطرة بكثافة

كبيرة وكانت دفاعاته الجوية المتنوعة سواء بالصواريخ أو المدفعيات تشكل جدارا يعوقنا في دقة الإصابة.

كل هذا كان حديثا في هذا المساء وطالبنا قيادة اللواء أن تزودنا بالمعلومات لضمان نجاح طلعاتنا وحتى لا تخطئ أهدافنا، ووعدنا بتحقيق هذه المطالب واعترفوا لنا بأن قواتنا تتعرض لهجمات مضادة مكثفة من العدو البرى كما أن العدو الجوى أصبح أكثر نشاطًا فوق الجبهة وأن قواتنا الجوية وأهدافنا الجوية ربما تتعرض في الأيام المقبلة لنشاط العدو الجوى بغية شللها.

أيضا تناقشنا في موضوع هام، فقد أصبحت تعليمات الطلعات الجوية كلها تأتى في صورة طلعات عاجلة، وأصبح الطيارون مربوطون في الطائرات بصفة دائمة، ولا يتوفر في طلب الاتجاه إلى الهدف ومسافته من القاعدة أى معلومات عن حجمه ونوعه وعدده ودفاعاته. أى عليك أن تذهب إلى المنطقة المحددة وتنتقى هدفا إن وجد أو تقوم بالبحث عن هدف بنفسك وتتعامل معه، وأصبحت الظروف أصعب.

- مفاجأة كبرى

فى اليوم السابع قتال، الثانى عشر من أكتوبر.

استيقظنا في هذا الصباح لنتولى مهما كل يوم واتجه الطيارون جميعهم إلى الدشم وذهبت إلى السرب لاتمام الإجراءات الوثائقية والاطلاع على أى تعلميات جديدة، وكان مركز عمليات السرب قد

انتقل إلى ملجأ محصن خلف السرب، وتواجد به قائد المأمورية يتلقى الأوامر من قيادة اللواء ليقوم بتبليغها لشخصى.

اتضح انه قد صدرت تعليمات بتواجد الطيارين كلهم في هذا الملجأ المحصن بعد تعرض المطار لغارات العدو ولتوفير الوقاية للطيارين من التعرض لضربات العدو الجوى، وبالفعل أمرت الطيارين بالتواجد في هذا الملجأ المحصن.

تلقينا أمرا بتكليف رف بالاقلاع فورا لتقديم المعاونة لقوات البرية بضرب أهداف العدو في المنطقة التى تقع جنوب غرب مزرعة بين جن–وهى منطقة كانت في حدونا القديمة قبل السادس من أكتوبر 1973.

حددت طيارى الرف وكان فكرى + سيف + بكر + يحيى، وذهبنا إلى الدشم، وكانت الطائرات مجهزة لتقديم المعاونة الجوية وحمولاتها محملة بخزانات الوقود الإضافية بالإضافة إلى القنابل والصواريخ.

أقلعت بالتشكيل في اتجاه مزرعة «بيت جن» ولم تكن المسافة بعيدة وبهذه المناسبة كان هذا الرف يتشكل من نفس طيارى يوم أمس، اتجهنا إلى الهدف وقبل أن نصل إليه بقليل سمعت ندْاءا ينادى بالاسم الكودى لمركز قيادة اللواء ينادينى بالتخلى عن المهمة والانتقال إلى مهمة أخرى.

يأمرنى بالاتجاه إلى المنطقة (17) وهى أحد مناطق الانتظار الجوية والتى يحتلها تشكيل جوى يقوم بواجب مظلة وهى حالة الاستعداد في الجو تظل تشغل المنطقة حتى يغترب وقودها من النفاد فتبدلها مظله أخرى طالما تدعو التعليمات لاستمرار ذلك.

وكان موقع هذه المظلة يشغل منطقة غرب المطار وبالتحديد فوق «دير صدنايا»، وهذا الدير يعتبر أقدم دير في العالم وقد علمنا بذلك عندما قمنا بزيارته قبل الحرب، فقد كنا قد خططنا برنامج حافل لزيارة الأماكن الأثرية في كل أنحاء سوريا، وكان هذا البرنامج يتضمن معالم أثرية وسياحية قريبة من مدينة دمشق، وكانت السيارات وسيلتنا في الانتقال إليها، ومعالم أخرى بعيدة عنا ولكن قريبة من بعض المطارات.

وهذه نقوم بزيارتها خلال قيامنا ببعض المهام التدريبية نهبط اثناءها إلى هذه المطارات لإعادة التزود بالوقود وفى أثناء ذلك نقوم بزيارة هذه الأماكن ذات القيمة الأثرية أو السياحية.

وبالفعل قمنا «بزيارة» سد الطبقة على نهر الفرات وفى ذلك الوقت أقلعت في ثمان طائرات في مهمة تدريبية هبطنا منها في مطار «الطبقة» لاعادة الملئ.



أثناء حرب اليمن – نوفمبر 1962

وكانت قيادة المطار قد أعدت استقبالا حافلا في المطار، وأعدت لنا العربات اللازمة التى أقلتنا إلى سد الطبقة على نهر الفرات وقمنا بزيارة السد وهو سد عظيم يوفر كمية هائلة من المياه تكفى لزراعة مساحات كبيرات في السهل المحيط بالمنطقة، ولكن لا يرقى إلى السد العالى فليس من العد المقارنة بين النيل والفرات.

كنا نتمى زيارة آثار تدمر وكانت قريبة ولكن ضاع الوقت كله في زيارة سد الطبقة، وكان لزاما علينا العودة في توقيت معين، أيضا كانت هناك زيارات لمناطق أثرية أثناء بعض المهام التدريبية وهو التدريب على الرحلات الجوية، وقد اخترت مدينة بصرى الشام وهى إحدى المدن الأثرية وكانت في طريق الرحلة التدريبية وقمنا بعمل ثلاثة دورات فوقها وبهذه المناسبة هى المدينة التى كان الرسول عليه السلام يصلها أثناء رحلة الصيف خلال رحلة الشتاء والصيف، ولاحظنا أبرز معالمها وهو ملعب رومانى كبير ومازال متماسكا.

بعض الرحلات الأخرى إلى مصيف الزبدان وبلودان وهما منتجعان جبليان غرب دمشق وعلى الحدود اللبنانية، وقد استخدمنا السيارات في زيارتهما، كانت المرة الأولى التى نزور فيها منطقة جبلية تحتوى على قرى وبلدان، فلا يوجد لدينا في مصر قرى أو مدن في مناطق جبلية كان شيئا جميلا ما رأيناه ولا يتسع المجال هنا لرواية ما شاهدناه في هذا المجال من جمال الطبيعة والينابيع ومجارى المياة الباردة.

أما دير صدنايا الذى قادنا إلى الخوض في هذه القصص السياحية الأثرية فيقع في منطقة غرب حى المهاجرين الذى يحتل جيل المهاجرين وهو جزء من دمشق، فقد ذهبنا إليه بالسيارات وهناك استقبلنا بخفاوة بالغة، وقد تعرفنا على الدير، وكان في واقعه يمثل مدينة متكاملة بل هو أشبه بمدينة صغيرة، وكان من كرمهم الزائد انهم فتحوا لنا غرفة الابقونات التى لا تفتح إلا في ظروف معينة وبتصديق خاص وهذه الابقونات هى صور للسيد المسيح والقديسين تحظى بتقيدس خاص وقدموا لنا الهدايا وغادرنا الدير بكل امتنان.

أستمح القارئ عذرا خروجى عن موضوعى الأصلى أو كما يسمى في لغة الأدب المسرحى: الخروج عن النص، وما قصدت ذلك إلا لأخفف من وقع الاحداث القتالية والتى بدأت تضغط علينا بعنف خاصة بعد أن منيت قواتنا الجوية بخسائر لا يستهان بها ولم نتمكن من تعويضها.

نعود إلى طلعتنا المذكورة، وبعد أن سمعت نداء مركز قيادة اللواء وكان اسمه الكودى «مارد ينادينى» باسمى الكودى مغامر وأن النداء من مارد إلى مغامر: توجه إلى المنطقة 17. وأخذ يكرر النداء عدة مرات فكرت وانتابنى الشك هل هو فعلا الذى ينادى أم أنه العدو قد تدخل على شبكات الاتصال خاصة بعد أن تكاثفت طلعاته وأصبحت له السيطرة على الجبهة إلى حد ما، وكرر مارد ندائه للتخلى عن المهمة الأصلية والتوجه فورا إلى المهمة الجديدة إلى المنطقة 17، وبالفعل

غيرت اتجاه الطائرات وتوجهت إلى المنطقة 17 وأعلنت له ذلك في ندائى على مركز القيادة المذكور (من مغامر إلى مارد أنا الآن في طريقى إلى المنطقة 17).

وصلنا المنطقة وارتفعت بالتشكيل الارتفاع الكافى الذى يحقق لنا كشف أى طائرات معادية تقترب من المنطقة، ويوفر لمركز القيادة رؤيتنا على شاشة راداره وبالفعل استطاع أن يلاحظنا وبدأ معنا الاتصال وأعطانا أول تحذير بوجود طائرات معادية في المنطقة.

وما أن انتهت رسالة مركز القيادة حتى اكتشفت اثنتان من الطائرات الفانتوم المعادية في وضع تشكيل القتال المفتوح وهو تكنيك يستعمل حينما يكون هناك تعرض لاشتباك جوى، وكانتا قادمتين من اتجاه الزبدانى وتتجهان إلى دمشق، وفى هذه اللحظة أمرت الطيارين باسقاط القنابل «مؤمنة» أى تسقط بدون أن تنفجر وناديت مركز سيطرة وقيادة القوات الجوية أبلغه بما رأيته وطلبت منه أن يكلف تشكيل ميج 21 بالتوجه نحو المنطقة لاعتراض هذه الطائرات وتدميرها، ورحم الله امرىء عرف قدر نفسه فإن تشكيلنا يتكون من الطائرات الميج 17، وأين هى من الطائرات الفانتوم التى درسنا عنها كثيرا ونعلم مدى ما تحمله من تسليح فهى مستودع ذخيره متنوعة تحتضنه طائرة ذات قدرة عالية وهى في ذلك الحين كانت من أقوى وأحدث الطائرات في الترسانة الأمريكية.. كل هذا نعلمه جيدا. وكان الأنسب أن تتعامل معها الميج 21 والتى تتميز عنا بالسرعة والتسليح الأفضل فهى على الأقل

تحمل صواريخ موجهة، ورددت ندائى مرة أخرى لمركز العمليات، وكانت الفانتوم تقترب على ارتفاع منخفض جدا وأخذت المسافة بيننا تضيق.

انتظرت أن ينادينى مركز العمليات ولكن كانت غير ايجابية لانه لا يسمع ولا يفهم: (موسمعان – موفهمان) وبات واضحا أنه لن يكلف غيرى بهذه، ويجب على القيام باعتراض هذه الطائرات والاشتباك وتدميرها، نعم سوف أعترضها بطبيعة الحال وسوف اشتبك معها ولو أننى كنت أشك تماما في النتائج وكان اعتقادى أنها لن تكون في صالحنا.

وفى هذه اللحظة التى ازداد اقترابنا من الطائرات الفانتوم ظهر لنا طائرتان أخريتان خلفهما، وهنا ناديت رقم (3) «بكر» في التشكيل أن ينفصل إلى اتجاه اليمين (رقم 3 هو الطيار رقم 3 في التشكيل حيث يتخذ كل طيار في تشكيل الرف رقما: قائد الرف رقم واحد والطيار الذى على يساره رقم 2 والذى على يمنينه رقم 3 ومعه رقم 4) فانفصل بقسم في اتجاه اليمين وأبلغنى ذلك.

كنت أتمنى ألا أخوض في مثل هذه التفصيلات الفنية ولكنى لا أستطع الفرار من ذلك، وأنى أرجو من القارئ الكريم أن يمنحنى عذرا في هذا، كل هذه الأحداث منذ رأيت العدو وما تخللها من محادثات لم تستغرق أكثر من ثوان.

ازداد اقترابى حتى أصبحت على بعد 1000 متر من الطائرات المعادية، وكان مكانى بالنسبة لها يعتبر وضعا مثاليا للتنشين وإطلاق النيران وبالفعل أطلقت نيران مدافع الطائرة الثلاثة على الطائرة التى أمامى والظاهرة في جهاز تنشين الطائرة، ولكن بالرغم من إحكام التنشين فقد سقطت الطلقات خلف الهدف ووراءه وكان هذا يرجع لتسرعى فإننى لا أخفى أننى لم أصدق أننى خلف طائرة فانتوم وأننى أكاد أصيبها، فكنت في عجلة من أمرى خشية أن تنقلب الآية!

اقتربت أكثر وأصبح هناك شعور يتملكنى لابد من إسقاط هذه الطائرة، فإن ما اتوقعه أننا لن نخرج إحياء من هذه المعركة فعلى الأقل أن يدفع أحدهم ثمن ذلك، يجب أن آخذ أحدهم معنا، إذا كان الهلاك مصيرنا.. لم أهتم بملاحظة أى شىء في الطائرة مثل الوقود ومعدلات أحوال المحرك.

نظرت في «بيرسكوب» الطائرة، وهو منشور زجاجى يعكس ما خلف الطائرة، فرأيت طائرة معادية تقترب لتأخذ الوضع لمهاجمتى ولم أعرها أى التفات حيث الواجب هنا يلزمنى بعمل دوران حاد حتى ابتعد عنها ولكنى هنا سأفقد الطائرة التى أمامى. وهذا لن يكون.

ازداد اقترابى حتى أصبحت على مسافة لا تزيد عن 300 متر، وفى هذه اللحظة تحسن وضع الطائرة التى أسعى إلى تدميرها واستدرت إلى اليسار وفى الحال فتحت كل نيرانى نحوها وبغزارة فأصبتها وتأكدت

من سقوطها، وهنا نظرت في البيرسكوب فوجدت الطائرة التى كانت خلفى أصبحت في وضع يسمح لها بإطلاق النيران، وفى الحال قمت بعمل دوران حاد للخروج من أمامه، وفعلا حدث بل وأصحبت خلفه وعلى مسافة مناسبة جدا أطلقت كل نيرانى لتحقيق إصابة من غير شك وخرجت من وضع الهجوم واختفت الطائرة من أمامى.

فى هذه اللحظة نظرت خلفى فلاحظت طائرة معادية على وشك اطلاق النيران فقمت بعمل دوران حاد إلى اليسار فأصبحت خلف الطائرة المعادية التى قامت بعمل مناورة أمامى وجعلتنى في الوضع الأنسب لاصطياده وكانت فرصة فأطلقت فيها نيران مدافعى التى لم تستجب للاطلاق. لقد استهلكت كل الذخيرة في الهجمتين السابقتين، وكدت أصاب بالجنون فيكف أكون في هذا الوضع المناسب والغير عادى في هذه المعركة الجوية وأنا مشلول.

ولست مبالغا في الوصف كدت أصاب بالجنون بل أننى أصبحت أصيح في المدافع أن تنطق ولكن المدافع لا تسمع ولا تنطق.

استمرت المعركة فترة زمنية بين وضع طائرة خلفى أحاول التخلص منها وطائرة أمامى أتتبعها ملقيا في روعه أننى أقصد قتله.

اختفت بعد ذلك الطائرات المعادية وبحثت في السماء لعلى أعثر على أثر لها ولكن كانت السماء طاهرة من العدو، ناديت على التشكيل للتأكد من سلامة الطيارين وكانوا جميعا بخير والحمد لله ولا يفوتنى

أن أشيد برقم اثنين وهو الملازم سيف في التشكيل فقد كان يتميز بالشجاعة الفائقة واستطاع بالفعل أن يوفر لى الحماية الكافية وقد لاحظت ذلك خلال الاشتباكات.

وكان هذا أول اشتباك حقيقى نقوم به خلال هذه الحرب.

ولا يفوتنى أن أشيد بالقسم الثانى من التشكيل والذى كان يقوده الملازم بكر (استشهد بعد ذلك في اشتباك جوى) والذى استطاع أن يقاتل 4 طائرات فانتوم بشراسه وفدائية لا تقل عن التشكيل الأول واستطاع الملازم يحيى أن يسقط طائرة فانتوم.

نظرت إلى عداد الوقود فوجدت أنه بالكاد يوصلنا إلى المطار واتخذت قرارى بالهبوط الفورى، وناديت برج المراقبة وطلبت الإذن بالهبوط الفورى الطارئ فأذن لى البرج وطلبت من الطائرات المحلقة أن تفسح المجال لكى يكون لنا أولوية الهبوط في المطار.

هذه الرواية التى سردتها الآن لو رواها لى طيار أجد صعوبة في أن أصدقه لأن ما حققه هذه التشكيل المكون من الميج 17 ضد تشكيل أحدث الطائرات في ذلك الزمن بل، ويتفوق عليه في العدد ويبلغ ضعفه، ما حققه يعتبر عمل غير عادى ونتيجة غير عادية، ولكنى من حسن حظنا أن هذه المعركة كانت فوق منطقة آهلة بالسكان تعتبر من ضواحى دمشق حيث شاهدنا الكثيرين منهم وأيضا وحدات للدفاع الجوى.

هذا بالإضافة لما سجلته كاميرات الطائرات.

كانت أخبار المعركة قد سبقتنا إلى المطار، وهبط التشكيل بسلامة الله وكان الجميع ينتظرونا في الدشم (باقى الطيارين ورجال الصيانة) وكانت مفاجأة لنا ونحن نتلقى التهنئة بهذا النجاح الكامل على الأقل، لقد أفشلنا للعدو طلعته.

تم نزع الأفلام التى سجلت هذه المعركة من كاميرات الطائرات حتى يتم تحميضها وظهرت نتائج المعركة مسجلة بالكامل حتى أن الطائرات التى كنت أتعقبها ظهرت بالشكل الذى يوحى أنها أصيبت وحضر الملازم حسام إلى الدشم مهللا قائلا: (يا فندم سيادتك وقعت طيارتين) وبعد ذلك حضر قائد اللواء بنفسه إلى الدشم وهنأنا على هذه النتيجة الباهرة والتى أوجدت بعدا جديدا في التكنيك الجوى وأدخلت مفهوما جديدا للمعارك الجوية. الآن لم تعد الفانتوم هى الطائرة التى تتمتع بالمهابة التى كانت تحيط بها. لم تعد البعبع وأصبح الطيارون يسعون للقاءها والاشتباك معها وانتهت إلى الأبد اسطورة الفانتوم (الشبح) فان ما حدث لها كان خلال معركة جوية استغرقت فترة زمنية لا بأس بها، ولم تسقط في لحظة حظ أو الصدفة (عندما اسقطت هليكوبتر طائرة فانتوم)...

صدرت أوامر جوية بتجهيز طلعة رف بتقديم المعاونة الجوية لقواتنا البرية في الجبهة في منطقة بيت جن وهى نفس المنطقة التى

كانت هدفنا في الطلعة السابقة إياها والتى صدرت لنا فيها الأوامر بعدم تنفيذها والتوجه إلى منطقة المظلة رقم 17 وما حدث.

كانت قواتنا هناك تتعرض لضغوط شديدة ومتزايدة من العدو، تم تجهيز الطائرات بالقنابل والصواريخ وأدرنا الطائرات وحلقنا، وكان بنفس تشكيل الطلعة السابقة من الطيارين، وقد سعيت إلى تبديل الطيار ملازم بكر لأن الارهاق باديا عليه ولكنه رفض بشدة راجيا ان يستمر في الطيران وقد اضطررت أن استجب له.

ووصلنا إلى منطقة الهدف، وكان موقع للعدو تبينا منه مجموعة دبابات تتعامل مع قواتنا وكان واضحا بجلاء أن الموقف يشتعل ويتصاعد الدخان والنيران من أماكن متعددة.

تخيرنا مجموعة من الدبابات وقذفناها بالقنابل والصواريخ وتم تدمير عدد لا يقل عن 4 دبابات، وقد تعرضنا لنيران كثيفة من المدفعية م ط المعادية أصابت بعض طائراتنا إصابات غير مدمرة وعادت الطائرات سالمة وبهذه المناسبة أرى أن أوضح شيئا عن موضوع م ط ومدى تأثيرها على الطائرات.. في الواقع الصواريخ الموجهة أكثر تأثيرا



حفلة تخرج / دورة أركان جوية

ضد الطائرات ولكن هذه تحتاج لفترة زمنية تعتمد على الكشف المبكر بواسطة الرادار وتحديد أماكن الطائرات ثم الاستعداد للتعامل معها، أيضا هناك نوع من الصواريخ الموجهة وهو يطلق من فوق الكتف معتمدا على تحديد مكان الطائرة بالنظر وهو أخطر أنواع الصواريخ، ثم تأتى مدفعية المواسير م ط وهذه إما أنه يتم اطلاقها بواسطة الرادار أو بالنظر، والأخيرة تكون غالبا مصاحبة للقوات في تحركاتها ويعتمد التنشين على تحديد الهدف بالرؤيا بالنظر وبما أن سرعات الطائرات أصبحت فائقة فإن الإصابة غالبا تحدث خلف الطائرة وفى أحسن الأحوال تصيب الأجزاء الخلفية من الطائرة وغالبا ما تعتمد مثل هذه الوسائل على صنع غلالة نيران فوق المكان المهاجم بواسطة الطائرات.

عاد التشكيل سليما إلى المطار إلا من بعض الإصابات البسيطة نتيجة التعرض لنيران المدفعيات م ط يتم معالجتها بسرعة، فقد بدأت مجموعات الصيانة اكتساب خبرة في علاج مثل هذه الاصابات سواء بعمل رفع معدنية أو بلاستيكية.. وفى انتظار تعليمات بطلعة جديدة نظل في الدشم في حالة استرخاء نتناول بعض المشروبات، ومن الطريف أن أذكر كيف نتناول طعام الغذاء، فنظرا لتتابع الطلعات وبسرعة فكان من الصعب تناول الطعام في ميس الطعام وتأكد ذلك منذ بدأ القتال،

وقد استحدثت أسلوب بسيط اقتنع به قائد اللواء وهو تحويل عربة جيب إلى مطعم صغير يتواجد في دشم الحالة الأولى لغرض تناول طعام الغداء، وفى الواقع كان حلا موفقا ولا يفوتنى أن أشيد بطعام الغذاء في هذه الأيام المجيدة الذى كان مميزا جدا: 3 أصناف بالإضافة إلى الحلو، وكان أبرز الأطعمة ويأتى يوميا هو ما يدعى «منسف» وهو أرز باللحمة الضانى والمكسرات والصنوبر، وفى الواقع كانت هذه هى آكلتى المفضلة وحتى الآن، ولكن طبعا بدون مكسرات أو صنوبر.

وكانت تحضر هذه العربة أو المطعم المتنقل محملة بهذه الأطعمة بعد أن أطلبها في الوقت المناسب فليس من الضرورة أن نتناول وجبة الغذاء في الموعد التقليدى بين الثانية والثالثة، فأحيانا قبل ذلك وأحيانا بعد ذلك، ثم أستدعي الطيارين من الدشم القريبة ونتناول الوجبة.

وفى هذا المقام أرى أن أبرز موضوع هام ألا وهو كيف كنا نمضى أيام القتال وما هو نشاطنا، وكيف هى حالتنا عامة كيف كانت حياتنا.. لم تكن أيام القتال كئيبة كما يبدو للأذهان فإن عالم القتال عالم آخر لا يمكن أن يوصف لأنه مملوء بالأحاسيس والمشاعر، كنا نحن نجهله نسبيا، فإنى أعترف أن كل الحروب التى شاركت فيها وهى حرب اليمن وحرب الاستنزاف تختلف كثيرا عن هذه الحرب..

فمثلا حرب اليمن لم يكن يواجهنا عدو جوى يتربص بنا في كل مكان، في الجبهة أيضا مهمة اعتراض عدو جوى والاشتباك معه لم يكن لها وجود صحيح كنا نستخدم طائرات قديمة جدا منذ الحرب العالمية الثانية تفتقر إلى وسائل الملاحة والذخيرة الكافية، أيضا طرازات من الميج 15 كثيرة الأعطال وهذا في حد ذاته في المناطق الجبلية كان مثيرا للازعاج الكامل.

فى حرب الاستنزاف كانت الطلعات متفرقة وليست يومية وفى مدى قصير وليس في عمق الجبهة ولكنها كانت في ظروف صعبة، فالعدو كان متفوقا جويا سواء في عدد طائراته أو نوعيتها، أيضا كانت الظروف النفسية سيئة فقد كانت هزيمتنا قريبة وما تزال في الأذهان وما تحدثه من ألم شديد، أيضا كانت روحنا المعنوية لا تزال منخفضة وإلى حد ما، بما تركته الهزيمة من مرارة في قلوبنا، هذا بالإضافة إلى الخسائر الكبيرة التى كانت تتعرض لها القوات الجوية سواء في الاشتباكات الجوية الدائمة أو حوادث التدريب. هذه بإضافة الظروف النفسية التى دارت خلالها حرب الاستنزاف.

أما في حربنا هذه، حرب أكتوبر المجيدة فالوضع يختلف تماما، فقد تذوقنا حلاوة النصر، إنها شيء عظيم جدا يجعل الانسان سعيدا

جدا هل سمع أحد مثل هذا التعبير السعادة أثناء القتال نعم بكل تأكيد هذا ما كنا نشعر به الاستمتاع بالقتال.

فقد كانت الطلعة الأولى وهى الضربة الجوية المركزة يوم السادس من أكتوبر هى العمل الرائع الذى لم يتحقق من قبل، وعندما تحقق كانت كما يقال أول فرحتنا وترك أثرا عظيما جدا في نفوسنا أدى إلى رفع الروح المعنوية رفعا كبيرا، ثم القتال اليومى وتعودنا عليه، فعلا تعودنا عليه وعايشناه، وأذكركم أن طلعاتنا الأولى كانت تتميز بالطيران على ارتفاع منخفض جدا وربما بمبالغ فيه مع الطيران بسرعات كبيرة.

والآن تغير أسلوب الطيران، أصبح على ارتفاع منخفض وليس منخفض جدا خاصة بعد أن اكتشفنا ذلك بأنفسنا أثناء الطيران في الجبهة، أيضا رأينا أننا لسنا في حاجة للطيران بسرعات أكبر حتى أن اشتباكنا مع الطائرات الفانتوم كان بالسرعات العادية ولم نستخدم الحارق الإضافى الذى يزيد معدلات السرعة زيادة كبيرة ويلتهم كميات أكبر من الوقود.

هل تصدقون أننى بعد طلعة الفانتوم المشهورة قبَّلت الطائرة الميج 17مربتا عليها، مخاطبا اياها: (والله انتى طلعتى طيارة عظيمة جدا)، أصبحت أحاسيسنا تتقارب مع أحاسيس أيام التدريب إلى حد

ما، تهبط الطائرات إلى أرض المطار وميعاد ملأها بالوقود وتجهيزها بالذخيرة بينما نتناول المشروبات في انتظار طلعة أخرى.

ومن الطريف أن أروى رواية تمثل مأساة فكاهية، فقد تلقينا أمرا بطلعة وكنا في ذلك الحين نتخذ مركزنا في الملجأ المخصص خلف السرب عندما اشتدت الغارات الجوية المعادية وأصابت الدشم، طلبت الطلعة خلال انطلاق صفارات الإنذار منذرة بوقوع غارة، في هذه الحالة يلجأ الجميع إلى المخابىء وفى هذا الظرف جمعت الطيارين للانطلاق إلى الدشم لتنفيذ الطلعة وبحثنا عن السائق وكان اسمه جمال ليوصلنا إلى الدشم ولكنه اختفى تماما ونادينا بأعلى الصوت عليه (يا جمال) ولكن لا حياة لمن تنادى فهو بالضرورة في جوف أحد هذه الملاجىء، والوقت يجرى ولا نستطيع الانتظار أكثر من ذلك.

فى الواقع تملكنى غيظ شديد لأنه ما كان يجب عليه أن يترك العربة التى هى عربة قائد السرب والذى يتحرك بواسطتها إلى الدشم ولم يكن بدا من قيامى بقيادة العربة ومعى الطيارين إلى الدشم والغضب يملؤنى، هل يصدقنى أحد أن هذا الغضب لازمنى طوال الطلعة. طلعة العلميات التى ذهبت فيها إلى الجبهة بما تعنيه كل هذه الكلمة من مشاكل معقدة، الأهداف المطلوب البحث عنها. عدو جوى يتربص بنا. صواريخ دفاع جوى تحيط الأهداف.. غلالات نيران تغطى الأهداف، هذه أوصاف

طلعة العمليات. كان كل همى أن أربى هذا السائق، وبالفعل بعد الهبوط كانوا قد أحضروه وعندما رأيته أطلقت عليه نيران مسدسى وتعمدت أن أخطئه واحتضنى الملازم سيف ليمنعنى من الاستمرار في إطلاق النار، ومنذ ذلك الحين لم يغادر جمال عربته حتى في احلك الغارات عندما كانت الانفجارات تدوى... فقد (فالعدو من وراءكم والبحر من خلفكم) كما تروى الجملة المشهورة، فقد ضعفنا في عددنا القليل خاصة في عدم وجود قائد رف آخر أتبادل معه الطلعات.

بعد التجهيز أبلغنا قيادتنا بذلك التى تلقينا منها أمرا بتكرار الطلعة في منطقة مزرعة بيت جن، كانت نفس الطلعة السابقة، وقد تعاملنا مع دبابات العدو وأصبنا له ما لا يقل عن 4 دبابات محملة بأعداد قليلة من الجنود وعلى ما يبدو أنها كانت تقوم بعملية إعادة ملئ الوقود، فقد شبت نيران كثيفة في المنطقة ومصاحبة لدخان أسود وهو ما يميز حريق الوقود، وكانت المنطقة تتمتع بدفاع مكثف جدا بواسطة نيران المدافع م ط وكانت غلالات النيران واضحة، وأصيب أحد الطيارين وهو الملازم يحى وتحطمت طائرته أثناء النزول وتمكنا من إنقاذه، كما أصيبت طائرتى إصابة بسيطة عولجت بعد الهبوط.

بلغت الساعة الثالثة بعد الظهر حين تعرض المطار لغارة جوية استطاعت أن تصيب الممر الرئيسى وتشله..

صدرت إلينا الأوامر بالطلعة الخامسة مع استخدام الممر الفرعى للاقلاع والممر الفرعى يستعمل لتحركات الطائرات على الأرض، كما يستعمل كممر احتياطى في حالة تعطل الممر الرئيسى ولكن بأسلوب مختلف، ومن الجدير بالذكر أن أذكر أن الممر الرئيسى كان ما يزال يحتضن في جوفه قنابل من أثر الغارة ولم تكن قد انفجرت بعد، فقد اعتاد العدو أن يزود قنابله بوسائل تفجير موقتة تنفجر في تتابع زمنى غير معروف يبدأ من دقائق بعد القذف حتى 6 ساعات.

تم تجهيز الرف بنفس الطيارين وكان بقياديتى أيضا وأدرنا الطائرات واتجهنا إلى الممر الفرعى للإقلاع، وفى هذه اللحظة تعرض المطار لغارة جوية يشنها العدو مستخدما طائرات الفانتوم، رأيتها وكنت مربوطا في طائرتى على أول الممر الفرعى، كنا في موقف لا نحسد عليه، كنا على الأرض داخل الطائرات... وأين كنا؟؟ كنا في أخطر موقع تسعى إليه الطائرات المغيرة. كنا لا حول لنا ولا قوة مع رأى المثل البلدى (ربنا لا يوريك) ولاحظت أنهم قسم من الطائرات أى طائرتين، وألقيا حمولتهما من القنابل وعددها لا يقل عن 12 قنبلة وكأنها سوف تسقط فوق رؤسنا تماما، في الحقيقة كان أسوأ موقف واجهناه حتى الآن منذ بدأ القتال، فالمواقف التى قابلتنا وهى كثيرة كان لنا حرية التصرف، إلا هذه!! عرفت بعد ذلك أن الذين شاهدونا في هذه اللحظة (استعوضوا الله فينا).



إحدى القواعد الجوية في السبعينات

لم يكن أمامى إلا الاستدارة بالتشكيل والعودة إلى الدشم وليكن ما يكون، وكانت القنابل في طريقها إلى الممر الفرعى.

أحدث تحركنا هذا عند العودة إلى الدشم زوبعة كثيفة من الأتربة والرمال وتخيل البعض أننا أصبنا ببعض القنابل، وصلنا إلى الدشم التى كانت مغلقة بسبب الغارة وبالطبع رجال الصيانة في الملجأ، وأسرع بعضهم يتصف بالشجاعة لمساعدتنا في الخروج وكان أبرزهم الرقيب أول بدر.

فاتنى في القول أن أذكر كنا قد نفذنا طلعة دعم لقواتنا البرية في منطقة بيت جن، واتجهنا إلى المنطقة ولكن العدو مصمما على تحقيق شيء في هذه المنطقة وبدأت مقاتلاته تنشط لمنع طلعات المعاونة الجوية أن تصل إلى قواتنا..

وبالفعل في منتصف المسافة إلى الهدف اعترضنا رف من الطائرات الميراج العادية واشتبك معنا وقد حاولنا التخلص من هذا الاشتباك غير المتكافئ، فقد كانت الميراج تتفوق على الطائرات الفانتوم في كثير من الصفات، خاصة المناورة، كما كان طيارى الميراج أعلى مستوى من طيارى الفانتوم..

اكتشفنا ذلك خلال اشتباكاتنا معهم. وكان العدو بالفعل يختص تشكيلات الميراج لتقديم واجب الحماية الجوية واعتراض طائراتنا ولم يستخدمها في أعمال المعاونة للقوات الأرضية أو في القيام بقذف أهدافنا الحيوية، واختص الفانتوم بهذا الواجب حاولنا التخلص من

هذه المعركة ولكن استطاع العدو أن يصيب رقم 3 الملازم بكر الذى استشهد في الحال، وبما هو جدير بالذكر أن تصميم بكر على الاستمرار في الطلعات القتالية يثير الانتباه وكان طيارا شجاعا ذو مستوى مرتفع في الطيران وكنت اعتمد عليه كثيرا ولكنه كان يسعى إلى قدره وقد احتسبناه عند الله شهيدا.

كان يوما ثقيلا هذا اليوم ضاعت فيه فرحتنا بمعركة الفانتوم وأصاب الإرهاق معظمنا وأصبح اللائقين للطيران من الطيارين فقط سبعة، والحالة العامة بدأت تتأثر بمجريات الأمور، فنشاط العدو الجوى المتزايد بات يسبب حرجا حقيقيا، وبدأ الطيارون يتساءلون عما يجرى خاصة بعد أن لا حظوا أن خط الجبهة بات يتراجع بشكل عام حتى تعدى أراضى ما قبل أكتوبر، في الوقت التى بدأت فيه مقاتلات العدو تتزايد طلعاتها فوق الجبهة، ونجحت في أغلب الأحيان في اعتراض معظم طلعات الدعم الجوى التى كانت تعمل بدون حماية جوية، كانت تضطر لالقاء حمولتها من القنابل والصواريخ لتستطيع القيام بالدفاع عن نفسها وتحرم قواتنا البرية من الدعم الجوى التى كانت في حاجة ماسة إليه وتتلقى ضربات العدو الجوى الذى لم تعد تتعرض له مقاتلاتنا.

هذا بالإضافة إلى معدلات الطلعات التى تجاوزت المسموح به للطيارين فقد نفذ اليوم الطيارين معدل خمسة طلعات للطيار في ظروف غير عادية بعد أن أصبحنا معرضين في كل طلعة للاشتباك مع الطائرات الميراج بطائراتنا الميج 17 الذى لا يخفى عليكم عدم

التكافؤ بينهما سواء من الأسلحة الموجهة أو مدة بقائها القصيرة في الجو ثالثا سرعتها المحدودة التى على الأقل لا تسمح لنا بالتخلص منها بسهولة وبأمان من أى اشتباك غير متكافىء.

ولا نأخذ معركتنا ضد الفانتوم مقياسا لذلك فقد كانت معركة تتسم بعامل المفاجأة من جانبنا هذا بالإضافة إلى عامل آخر وهو القتال الشرس، وكنا مندفعين للقتال ونحن نعلم جيدا أننا لن نخرج من هذه المعركة أحياء وبالتالى كان تصميمنا على إسقاط طائرة فانتوم ومنح هذا التشكيل المعادى من مهاجمة مدينة دمشق كانت كل همنا، لأن واجبنا هو اعتراض هذا التشكيل والاشتباك معه ومنعه من الوصول إلى دمشق.

أما ما يحدث في الجبهة فقد كان العكس فقد كنا في مكان الفانتوم أى نقوم بواجب تقديم المعاونة لقواتنا البرية وتقوم مقاتلات العدو الأكثر تفوقا باعتراضنا ومنعنا من تقديم المعاونة بالاشتباك معنا وتدميرنا، وتنتهى مهمتنا وتتحول إلى الدفاع عن نفسنا ومنع العدو من تدميرنا ثم العودة إلى قواعدنا الجوية سالمين.. كان عدد الشهداء في الأسراب السورية في تزايد مستمر في الوقت التى وصلت فيه خسائرنا إلى أربعة طيارين منهم اثنان في عداد الشهداء وآخران مصابين وأصبحنا ستة طيارين فقط.

بدأت روحنا المعنوية تتأثر بمجريات الأمور خاصة بعد أن أصبح واضحا أن قواتنا تتقهقر إلى الشمال في اتجاه دمشق، أطلعت قائد

المأمورية على الحالة هذه وطلبت منه أن يبلغ قائد اللواء أن طلعاتنا تتعرض معظمها للاعتراض بواسطة العدو الجوى وأصبح أغلب الطلعات تتم بدون حماية مما يعرضنا للاشتباك وحرمان قواتنا من الدعم الجوى، وقال لى إنه تحدث مع قائد اللواء في نفس الموضوع الذى أجاب بأن قواتنا الجوية بالفعل تتعرض لخسائر جوية متتالية وأن العدو يضغط بشدة وأن هناك دعما عربيا في الطريق وانتهى هذا اليوم الثقيل.

- تدهور الموقف

فى اليوم الثامن للقتال 13أكتوبر 73، بدأنا يومنا مثل كل الأيام التى سبقته وتلقينا أمرا بالطلعة الأولى وكانوا فكرى + سيف + حسام + مصطفى، وكانت رف لمعاونة قواتنا البرية في الجبهة، وكانت بيانات الطلعة لا توفر أى معلومات أكثر من اتجاه الهدف ومسافته ولا توجد أى بيانات أخرى توضح ما هو الهدف، وكان هذا الأسلوب قد بدأ في اتباعه منذ ما يقرب من يومين، على أى حال كانت الأهداف دبابات قمنا بتحديد هويتها ثم هاجمناها وأصبنا ما لا يقل عن 4 دبابات. وعادت الطائرات سالمة ولم تعترضنا مقاتلات العدو بالرغم من تواجدهم بالمنطقة وقد حذرنا منهم مركز القيادة الرئيسى للقوات الجوية.

الطلعة الثانية لدعم قواتنا وقمت بالاقلاع إلى أهداف للعدو في منطقة تل الشعار بنفس الرف وكانت المنطقة تتعدد فيها الأهداف، لم يحدد لنا هدف بعينه نتعامل معه فقد كانت البيانات كسابقتها: اتجاه

ومسافة وسرعة للطائرة. تركت لنا القيادة حرية استطلاع الأهداف والتعامل معها مع الالتزام بعدم التواجد في منطقة الهدف مدة أطول والتعامل معه وبسرعة والعودة بسرعة لتجنب اعتراض العدو الجوى، خاصة بعد أن حجبت عنا مقاتلاتنا، معادلة صعبة من غير شك، نبحث عن هدف من مجموعة أهداف لتداخله خلال خط الجبهة الذى من الصعب تحديده، في ظل هذه الظروف نبحث ونهاجم وندمر مع وجود عدو جوى متربص بنا ويهددنا.. نفعل كل هذا وبسرعة!!...

وكانت هناك ما يشكل فصيلة دبابات للعدو تحت التل مباشرة، أيضا رتل من العربات المدرعة تتحرك في اتجاه القنيطرة تحمل جنودا يلوحون لنا بأيديهم. كان هناك تحذير من مركز عمليات المقاتلات بأن عدو جوى بالمنطقة، وكنت عاجزا من اتخاذ قرار بضرب رتل العربات المدرعة أو ضرب الدبابات أسفل التل، استلزم هذا القيام بعمل عدة دورات فوق المنطقة لزيادة استطلاع الأهداف والتأكد منها، وخوفا من أى خطأ تجنبت ضرب المدرعات والتى كان مظهرها يتصف بالصداقة، اكتفيت بعمل ثلاثة دورات لاتخاذ القرار بالتعامل مع فصيلة الدبابات وقمنا بقصفها بالقنابل والصواريخ.

وأثناء الخروج من آخر هجوم شعرت بإصطدام جسم صلب بمؤخرة الطائرة بشكل واضح تسبب في اهتزاز الطائرة، وكان إحساسى أن انفجار حدث بمؤخرة الطائرة من ناحية اليسار...

خرجت فورا من الدوران متخذا وضع الصعود إلى أعلى حتى اكتشف ارتفاع كاف اراجع فيه موقف الطائرة، نظرت خلفى فشاهدت دخان أبيض تحول بعد ذلك إلى دخان أسود، ولمبة التحذير من حريق بالطائرة تتألق، هنا أدركت أن الطائرة قد أصيبت وقررت القفز منها وكان قرارا من الصعب اتخاذه، فقد سبق أن تعرضت لحادث طائرة وكان خطيرا حدث عام 1967 ومكثت بالمستشفى 3 شهور أعالج من كسر في العمود الفقرى وكسور بالأضلاع وكان قرار المجلس الطبى العسكرى اننى شفيت بعاهة وذكر لى أننى كنت معرضا للشلل التام وحذرونى من القفز مرة أخرى، و كان لا مفر لى وتركت الطائرة وأمرى إلى الله.

وسقطت بين يدى قواتنا على الحد الأمامى للدفاعات تماما، وكنت في حالة إغماء وعندما أفقت كنت أشعر بآلام شديدة في ظهرى ورأسى ولم أستطع أن أتبين بوضوح أو تفصيل ما يحدث حولى، كنت في حالة عدم اتزان فقد تبين لى فيما بعد أننى ارتطمت بشدة في رأسى عندما لا مست الأرض، وكانت المرة الأولى التى أقفز بها بواسطة المظلة، فلم أشعر بخروجى من الطائرة ولا لحظة التخلص من الطائرة ولا لحظة التخلص من كرسى الطائرة فقط شعرت وأنا أهبط بسرعة مقتربا من الأرض حتى ارتطامى بها.

ثم استطعت أن أتبينهم جنود سوريين وكانوا يوجهون لى الضرب والإهانات فقد ظنوا أنى طيار يهودى لأننا كنا نرتدى لباس طيران يختلف شكله ولونه عن لباس الطيارين السوريين.

عرفتهم بنفسى وكان معى هويتى مقدم جوى بالقوات الجوية السورية وهنا كفوا عن إيذائى. واكتشفت فيما بعد أننى فقدت هويتى وكل ما أمتلك وأيضا طبنجتى. قام الجنود بنقلى إلى مستشفى المواساة فوق دراجة آلية (موتوسيكل) ذات عربة جانبية، استمرت حالة اللاوعى تلازمنى بشكل منقطع تنتابنى فيه لحظات من الوعى، وصلت إلى المستشفى حيث احسنوا استقبالى.

إذن أصبحت في المستشفى جريح حرب أعالج من إصاباتى، بالطبع لم أكن سعيدا بأن أترك رجالى في هذه الأوقات الحرجة، وتم تحديد إصاباتى وكانت كسر بالعمود الفقرى وإصابة في رأسى نتيجة اصطدامها بالأرض وكنت أشتكى من زغللة في الرؤية اتضح بعد ذلك أنها من أثر إصابات الرأس، وإصابات أخرى، ولاحظت أننى أرقد في فراشى برداء الطيران بسبب صعوبة خلعه من جسمى نظرا لاصابة العمود الفقرى، ولكن الحمد لله كان كل هذا هينا لما كنت أخشاه من الشلل..

اتضح لى بعد ذلك أن زغللة الرؤية كانت ناتجة عن اصابة الرأس ولازمتنى لمدة عام كامل أخذ يقل فيه تدريجيا حتى كاد يختفى.

مكثت في المستشفى لمدة عشرة أيام تلقيت فيها العناية الكاملة من القائمين بالتمريض ولاحظت أنهم من فتيات الجامعة المتطوعات لخدمة جرحى الحرب. وكان معظمهن ذات ثقافة عريضة لمستها في إقبالهن على مناقشة الموضوعات السياسية والثقافية بشكل يثير الإعجاب.

فى ذلك اليوم حضر كل الطيارون وعلى رأسهم قائد المأمورية رحمه الله فقد توفى بعد الحرب في المستشفى المعادى إثر إصابته بانفجار في شرايين المخ، وأبلغونى أن أصابتى نتيجة صاروخ جو جو أطلقته طائرة ميراج معادية نحوى أصاب مؤخرة الطائرة.

مكثت بالمستشفى حتى يوم 24 أكتوبر 73 زارنى قائد اللواء وكثير من الزملاء الفنيين من ضباط وصف ضباط، لاحظت أن المستشفى كانت تستقبل أعدادا متزايدة من جرحى الحرب فقد كنت أشغل غرفة، أنا وأحد الضباط أخذ عدد السراير يتزايد بها حتى تعدى الخمسة سراير. تماثلت بعد ذلك للشفاء وطلبت أن أخرج وبالفعل صدقوا لى بالخروج واصطحبنى قائد المأمورية في ذلك اليوم إلى المطار مرة أخرى بين رجالى الذين فرحوا كثيرا بعودتى...

فاتنى أن أذكر أن السرب بعد أن وصل عدد طياريه إلى 6 فقط استمروا في أداء مهامهم على خير وجه وأكملوا عدد 16 طلعة بقوة رف، كما علمت أن الطيار رقم 2 (سيف) في تشكيل معركة الفانتوم استشهد في الجبهة بسبب اشتباك جوى مع طائرات الميراج وحزنت عليه كثيرا هذا الرجل الذى قاتل معى بشجاعة وكان في دفاعه عنى مخلصها ومضحيا بنفسه. عدت إلى السرب ووجدت أنهم (أى قيادة اللواء) قد ضموا بقايا السرب إلى بقايا الأسراب السورية التى منيت بخسائر فادحة.



حفلة تخرج يوليو 1960، يرى في الصورة الرئيس جمال عبد الناصر، والمشير عبد الحكيم عامر
والفريق ابراهيم عبود رئيس جمهورية السودان الأسبق. وتسليم الكأس الأول في الطيران والكاس الأول في الألعاب الجوية

بالطبع لم أكن لائقا للطيران، بل بقيت بعد ذلك غير لائق للطيران لمدة عام، لم يكن الطيارون يباتون داخل القاعدة، فقد تحطم ميس النوم نتيجة لغارة جوية استطاعت أن تنال منه، واستخدمت أحد المدارس داخل مدينة دمشق كميس للنوم، ولم تكن مناسبة مثل ميس النوم في القاعدة فهى تتكون من فصول كبيرة ومحرومة من التدفئة ما علينا كنت أقضي معظم وقتى في القيادة العربية الموحدة وأحيانا أذهب إلى المطار أقضى بعض الوقت بين رجالى.

كانت الأسراب ما تزال تقدم طلعات قتالية لدعم قواتنا البرية في الجبهة بالرغم من وقف إطلاق النيران في مصر، وفى يوم 26 أكتوبر انطلقت صفارات الإنذار منذرة بوقوع غارة جوية على المطار، ثم اتضح بعد ذلك أنها كانت طلعة استطلاع للعدو.

اشتدت آلام ظهرى ورجعت مرة أخرى بناء على توصية الطبيب إلى المستشفى وكانت مستشفى حراستنا العسكرى ومكثت بالمستشفى حتى يوم 12 نوفمبر 1973.

هناك حادثة طريفة فاتنى ذكرها وقعت في مستشفى المواساة في الحقيقة كانتا حادثتان، الأولى أخبرتنى إدارة المستشفى أن أقاربى قدموا لزيارتى، تملكتنى الدهشة من يكونوا أقربائى هؤلاء. فليس لى أقارب في سوريا فقط ابن عمتى في درعا يعمل كطبيب ولكنه لا يعلم عنى شيئا إذن فليتفضلوا، دخل ثلاثة أشخاص ولم تسعفنى ذاكرتى، إثنان ضباط

برتب عالية وآخر بالملابس المدنية الشامية. بادرونى بالتحية تصحبها لقب ابن عمنا.. وزادت دهشتى ولاحظوها من غير شك فقد بادرونى بقولهم لقد لا «حظنا» دهشتك وسنكفيك عناد التفكير ثم سألونى هل تتذكر؟ هنا أدركت الحقيقة وطلبت منهم التفضل بالجلوس.

أتذكر قبل الحرب أن حضر إلى السرب رقيب من قسم التسليح الذى أتعامل معه وقال لى (سيدى نحن قريبين: أى نحن أقرباء) فسألته كيف يا فهيم؟ فقال سيدى أنا فهيم الجندى وحضرتك المقدم/ فكري الجندي فكيف لم تلاحظ لقب العائلة الجندى؟ فأجبته؟ هذا اللقب منتشر في مصر. فسألنى أين بالضبط يشكل كثافة؟ فقلت له يوجد بكثافة في محافظة الدقهلية.

عرفنى أن عائلة الجندى مركزها الحالى حلب وبالتحديد معرة النعمان التى دفن بها الشاعر العظيم أبى العلاء المعرى، وأن أصولهم ترجع إلى شمال العراق (مناطق الأكراد) واستطرد قائلا أنه سأل أباه عنى ذاكرا أن طيارا من المصريين يحمل لقب الجندى فهل هو قريب لنا؟ فكانت إجابته بالايجاب ذاكرا له أن أحد أبناء الجندى حضر إلى مصر ولكن في شرق الدلتا وتردد على سوريا ثم استقر في الدقهلية وبعد ذلك انقطعت أخباره، ووعدنى باحضار رسم شجرة العائلة ثم وقعت الحرب.

أجبتهم بنعم أتذكر فهيم الجندى وحكيت لهم الحكاية. تحدثنا بعد ذلك من عائلة الجندى وفهمت أنها عائلة كبيرة في سوريا وأنها تشكل رابطة تضمهم وترعى مصالحهم. واليوم قدموا لزيارتى بحكم انتمائى لهم، ثم دعونى إلى زيارتهم في حلب أو بمعرة النعمان عندما التماثل للشفاء.

كان هذا الموضوع يستهوينى منذ طفولتى فقد سألت والدى من كان الرجل الذى سمى بالجندى وهل رأيته. فأجابنى أنه لم يره ولا توجد رواية واحدة توضح أصله ولكنه سمع أنه ينتمى إلى الأتراك وسألت كثيرين ممن يحملون هذا اللقب فكانت إجابتهم جميعا بشبه إجماع تطابق إجابة الوالد. ثم جاءت هذه الظروف الغريبة في سوريا وتوقظ اهتمامى مرة أخرى بهذا الموضوع من يعلم؟!

الموضوع الثانى أيضا جرى في المواساة. سبق أن رويت أن بعض طالبات الجامعة تتطوعوا لرعاية جرحى الحرب في المستشفى وكانت بعض الطالبات ترعى الجناح الذى تقع به الغرفة التى كنت أعالج فيها.

وكانوإ لا يكفوا عن الكلام في التاريخ والسياسة خاصة العربى منها، لاحظت أيضا انهم يحبون الشعب المصرى وسبق لى الكلام في هذا الموضوع على مستوى الشعب السورى كله.. عندما كنت أحاورهم مستخدما اللهجة الشامية كانوا بطلبون منى الكف عن مخاطبتهم باللهجة الشامية وأن أخاطبهم باللهجة المصرية فقد كانوا

يحبونها وقالوا لى إنهن هنا في سوريا يحبون هذه اللهجة ويحاولن التحدث بها.

كان الطيارون يترددون تقريبا كل يوم لزيارتى وكانوا يشاركون في النقاشات الثقافية التى كانت تدور في الحجرة في ذلك الوقت.

وقد أسر لى اثنان منهم بعد ذلك أنهما معجبان بطالبتين وحددوا أسماءهن وطلبا منى الرأى فسألتهما ما مدى الاعجاب فقالا لى بغرض الزواج فباركت فكرتهما فقد كانت المدة التى مكثتها في المستشفى كافية لكى أكون رأى حقيقى عن هؤلاء الطالبات وبالفعل قمت بعد ذلك بدور ولى الأمر لأحدهما في خطبته، وأتم الآخر خطبته بعد ذلك. تمت إجراءات الزواج بعد ذلك وأصبحوا يكونون أسرا صالحة.

استمر السرب في أعماله القتالية وكان على رأس السرب الملازم/ حسام ومعه يوسف ونايف وحازم ويحيى ومصطفى وشريف واستطاعوا القيام بواجباتهم فقد وصقلتهم المعارك.

اشتراك الطيار في الحروب يغير من صفاته ويكتسب خبرات جديدة قتالية جديدة ويحق لى أن أقول إن الجيوش يجب أن تشترك في حروب من وقت إلى آخر وأن تتجنب حالات الاسترخاء.

ومما هو جدير بالذكر أن أبرز في هذا المقام تدخل الجيش العراقى في القتال على الجبهة السورية في الفترة التى تلت يوم 15 أكتوبر،

وهى الفترة التى كان العدو يهدد فيها بزحفه إلى دمشق، وكان لتدخل العراقيين وقواتهم الجوية أثرا كبيرا في وقف تقدم العدو الإسرائيلى.

لن أتطرق إلى موضوع القوات العراقية في سوريا، وفى هذا المقام أيضا لا يفوتنى ذكر أن قوات من المغرب كانت مشتركة في الأعمال القتالية بجانب الجيش السورى في الجبهة وكانوا يطلقون عليهم اسم التجريده المغربية وهى في حجم لواء مشاة.

وبعد وقف إطلاق النيران سحبت الحكومة العراقية قواتها المسلحة وأسرابها من سوريا، فلم تعلن موافقتها على وقف إطلاق النيران ولما وافقت الحكومة السورية على وقف اطلاق النيران سحبت الحكومة العراقية قواتها المسلحة وهذا في حد ذاته كان يسبب حرجا شديدا للقوات المسلحة السورية، وقد ورد هذا على لسان قائد القوات الجوية السورية في لقاء في مطار المزة جمع قيادة القوات الجوية السورية وقيادة القاعدة بالكامل وكنت ضمن هذا الجمع، فقد صرح معترضا على تصرف الحكومة العراقية بسحب قواتهم: (شو بدهم يسووا يعرفون أنهم هيك بيكشوفنا ادام العدو. بدهم يسووا عنا انقلاب والله بنسوى عندهم) واتضح لى بما لا يدع أى شك أن الحكومتان بالرغم أنهما ينتمون إلى حزب واحد وهو حزب البعث.. لا يتفقان.

وكان يخدم بالقوات الجوية اثنان من الطيارين العراقيين يعتبران لاجئان سياسيان وكان لا يمكن أن تعرفهم من باقى الضباط السوريين

فقد كانا يتمتعان بكل مميزات الضباط السوريين، كان أحدهم قائد لأحد أسراب الميج 17 وقد استشهد في نفس اليوم الذى أصبت فيه وسبق لى ذكر ذلك في الصفحات الأولى.

أما الثانى فكان يعمل بأسراب النقل الجوى وأصبح حاليا في الوقت الحاضر طيارا في الخطوط الجوية السورية (وهو سالم مريوش) وكان من أعز الأصدقاء في ذلك الوقت ولكن انقطعت أخباره بعد الحرب.

كان لوقف تبادل إطلاق النيران على الجبهة المصرية في مصر رد فعل شديد لم يكن ايجابيا، كان عدد المعترضين عليه كثير، فلم تكن حقائق الموقف واضحة لعامة الشعب ولا لكثيرين من خاصته، وكانت هناك فئة من المتشددين ذوى الميول الخاصة يقودون اتجاه التنافر مع مصر، وللأسف بسبب التعتيم الإعلامى كانت أرائهم تجد سوقا رائجة لتعليقاتهم المدمرة.

- العودة إلى مصر

بعد وقف إطلاق النيران طلبت الخروج من المستشفى والتوجه إلى القاهرة لاستكمال علاجى هناك، وبالفعل تمت الموافقة على سفرى وسافرت إلى الوطن الحبيب وكان في وداعى في المطار العقيد: طالب صباغ رئيس الأركان وحشد من الأصدقاء وقائد المأمورية، وكان استقبالى في مصر من زملائى في القوات الجوية استقبالا رائعا ملأ نفسى بالرضا، أيضا كان استقبال قادتى وعلى رأسهم اللواء طيار/

حسنى مبارك، رئيس القوات الجوية آنذاك، لا يقل روعة عن استقبال زملائى فرفع روحى المعنوية وملأنى الرضا.

ودعانى السيد قائد القوات إلى مكتبه ليناقشنى في أعمال السرب في سوريا فرويت له الملحمة الرائعة التى صاغها السرب المصرى في سوريا والتى كانت مثار إعجاب القوات المسلحة السورية ورضاها الكامل والذى عكسته الأوسمة والنياشين التى منحت لنا تقديرا وعرفانا، فقد منحتنى الحكومة السورية وسام الشرف العسكرى من رتبة فارس وهو الوسام الذى منحته الحكومة السورية إلى اللواء طيار: حسنى مبارك قائد القوات الجوية المصرية في حرب أكتوبر المجيدة، أيضا مُنْحت الوسام الحربى من الطبقة الممتازة، ووسام الاستحقاق السورى لباقى الطيارين، وصدق السيد رئيس الجمهورية الرئيس/ أنور السادات لنا يحمل هذه الأوسمة.

ومن الجدير بالذكر أن المحلق العسكرى المصرى في دمشق وكان يعرف بضابط الاتصال العقيد: محمد بسيونى (سفير مصر الآن لدى اسرائيل) أرسل برقية إلى مركز القيادة الرئيسى، ففى مصرفى يوم معركة الفانتوم الشهيرة أرسل برقية مفادها (اسقط اليوم المقدم طيار/ فكري الجندي طائرة فانتوم) وقد عرفت هذا الموضوع خلال دراستى لدورة أركان حرب في كلية القادة والأركان عام 1974.

هذا وقد أثنى قائد القوات الجوية على المجهود الذى نفذه السرب واستأذنته بالسفر إلى سوريا لحضور احتفال الحكومة السورية بتقليد أبطال حرب أكتوبر الأوسمة التى منحتها لهم، وبالفعل إذن لى وحضرت الاحتفال في دمشق الذى حضره الرئيس حافظ الأسد وقام بتقليد الأوسمة للأبطال وكان لى شرف تقلد الوسام من سيادته.

وقبل أن أختم قصتى هذه قصة السرب المصرى في سوريا خلال حرب أكتوبر المجيدة. أذكر قصة عاطفية أقرب ما تكون إلى قصص الأفلام المصرية في مصر - قيادة القوات الجوية، كنت في زيارة لرئيس فرع الأمن الجوى العميد سمير، وردت كشوف بأسماء الأسرى الذى سلمهم الصليب الأحمر الدولى لقواتنا المسلحة. وتصفحتها بالصدفة، وإذا باسم الطيار سيف الذى كان معى في معركة الفانتوم يظهر بين الأسماء المدونة، أعدت قراءته أكثر من مرة. إنه نفس الاسم لنفس الرجل ولا يمكن إنه يحمله طيار آخر في القوات الجوية. هذا من ناحية ومن ناحية أخرى هذا الرجل قد استشهد نتيجة إصابته في معركة الطائرات الميراج وأبلغ قائد تشكيلة هذا إلى القيادة، أزهلتنى المفاجأة ولم أجد لها تفسيرا مقبولا، إنه في عداد الشهداء في الجبهة السورية واسمه مدون في لوحة الشرف التى تضم شهداء القوات الجوية السورية.

رويت ذلك لرئيس فرع الأمن الجوى فأجاب ربما يكون هناك من يحمل نفس الاسم، فقلت له هذا غير ممكن فسألنى كيف تفسر بلاغ

قائد تشكيله في ذلك اليوم مؤكدا أنه هو نفسه نجا باعجوبة من هذه المعركة الجوية والتى ذكر فيها أنهم كانوا طائرتين 17 ضد 4 ميراج (كنت قد رويت له القصة) وقد اتفق معى أننا يجب علينا زيارة هذا الطيار وأخبرنى أنه محجوز في مستشفى كوبرى القبة..

ذهبنا سويا إلى المستشفى وأنا لا أتوقع أن أرى أمامى سيف.

قادونا إلى غرفة منفردة، وفتح الباب وظهر أمامنا سيف بنفسه راقدا في فراشة ووسادة من الجبس تلتف حول رقبته ورأسه، وكم كان هول المفاجأة، هذا الشهيد الذى احتسبناه عند الله، لم يكن رئيس فرع الأمن أقل اندهاشا منى فقد كان يرى استحالة ما حدث وكانت هناك تساؤلات كثيرة فكيف وصل هذا الرجل الذى حارب في الجبهة السورية وسقط في الجبهة السورية وأسر هناك؟؟ كيف وصل إلى مصر؟؟ إن لها قصة رواها لنا وسوف أوجزها لكم..

روى لنا معركته مع الطائرات الميراج، وكيف أصيب ولكنه استطاع أن يقفز بالمظلة في آخر لحظة وهذا الذى لم يلاحظه قائد تشكيله ثم روى لنا أنه اصطدم بالأرض الصخرية بشدة وتسبب عنه كسر في العمود الفقى في فقرات الرقبة، هذا بالإضافة إلى جروح متفرقة وأسره العدو ونقل إلى أحد المستشفيات وقاموا باسعافه.



مع اللواء مصطفى شلبي الحناوي، قائد القوات الجوية ، عقب هزيمة 1967 مباشرة

وأثناء استجوابه عرفوا أنه مصرى بعد أن عرفهم بنفسه وفى الحال فصله عن الطيارين السوريين وضموه إلى الأسرى المصريين وكانت قصة أخرى كم فرحت بنجاة هذا الرجل، وكم كانت مفاجأة!! بالطبع مفاجأة سعيدة..

استمر السرب بالعدد الذى ذكرته مسبقا في أعماله يؤديها بالرغم من وقف إطلاق النيران في مصر، وقد تعرض كل الطيارين العاملين لإصابات سواء من مقاتلات العدو عن طراز ميراج التى خصصها العدو لتوفير الحماية لقواته البرية.. أيضا كشف العدو من مدافعه م ط والتى استطاعت أن تحقق إعاقة لا بأس بها، ولا يفوتنى أن أذكر أن القيادة العربية الموحدة قد أشادت بهذا السرب، هذا بالإضافة لما حازه من تأييد أغدقته قيادة القوات الجوية السورية والدولة. وقد ذكر القيادة العربية الموحدة أن هذا السرب الصغير استطاع أن ينفذ أكثر من ربع طلعات المقاتلات القاذفة في سوريا.. ولا يفوتنى في هذا المقام أن أذكر الدورس المستفادة من هذه الحرب.

لقد أثبتت هذه الحرب أن الإعداد الجيد لابد وأن يأتى ثماره الجيدة لقد أعدت القوات الجوية واستوعبت دروس يونيو استيعابا تاما

وأعطت للقيادة المقام الأول في الإعداد واختارت لها الرجال الأكفاء الذين تميزوا بالجرأة والشجاعة في اتخاذ القرار.. أيضا كان للتدريب حظه الوافر من العناية، واتصفت القوات الجوية بالشجاعة في تولى هذا الجانب المهم، وأخيرا المعدة وهى الطائرة واستطاعت أيضا أن تطورها سواء بالإضافة أو التعديل، أضافت للميج 17 تسليح جديد وزودها بالقنابل والصواريخ، الطائرة سوخوى والميج 21 استطاعت أن تضيف لهامدى أطول وحمولة أكثر..

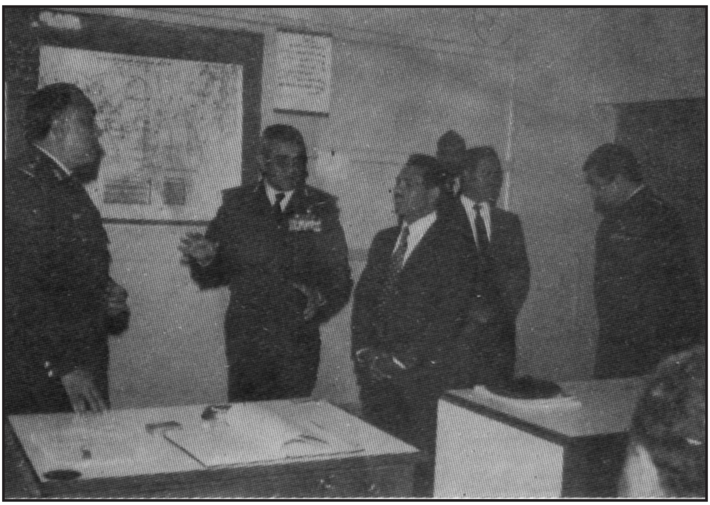
ثم هذا الإنسان المصرى العظيم.. العظيم بحق الذى هزمته الظروف في يونيو ولم يسمح له بقتال العدو.. الذى ألصق به عارا هو برئ منه احتمل كل هذه القسوة وكل هذا الظلم وأقسم على الثأر.. تحمل في التدريب أصعب الدروس وأقسى الظروف... كان يعد نفسه في الوقت الذى يتصدى فيه مشاغبات العدو الجوى الذى طالما اخترق دفاعاتنا الجوية وتصدى له طيارينا.. استمر في التدريب في الوقت الذى كانت فيه حرب الاستنزاف قائمة.

بعد أن دخلت هذه الحرب. اعترف أننى استفدت كثيرا.. لقد كنت قائد سرب وهذا في حد ذاته أقصى ما يصل إليه الطيار في تحقيق

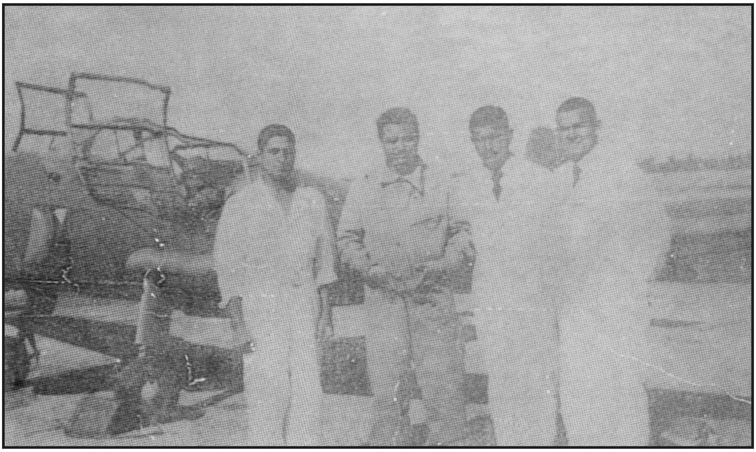
مستواه، ولكنى تعلمت في الحرب كيف أتعامل مع وسائل الدفاع الجوى.. تعلمت كيف أقاتل العدو الجوى الأكثر تفوقا.. تعلمت كيف أكتشف الأهداف وأتعامل معها بسرعة.. تعلمت كيف أبحث عن الأهداف في ميدان المعركة والعدو الجوى يملأ سماءها للتصدى لنا.. تعلمت الكثير والكثير يضيق المجال هنا عن ذكرها الحمد الله نجحنا في مهامنا ورفعنا رأس قواتنا الجوية ورأس بلدنا عالية.

أكتوبر 1973
مقدم طيار
محمد فكري الجندي
قائد السرب الخامس عشر
سوريا

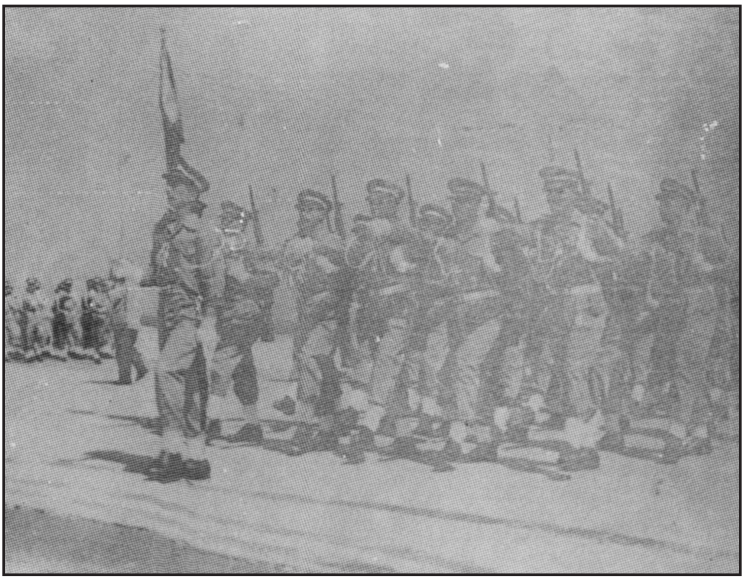
أكتوبر 2013
اللواء طيار أ.ح.
محمد فكري الجندي
بالمعاش



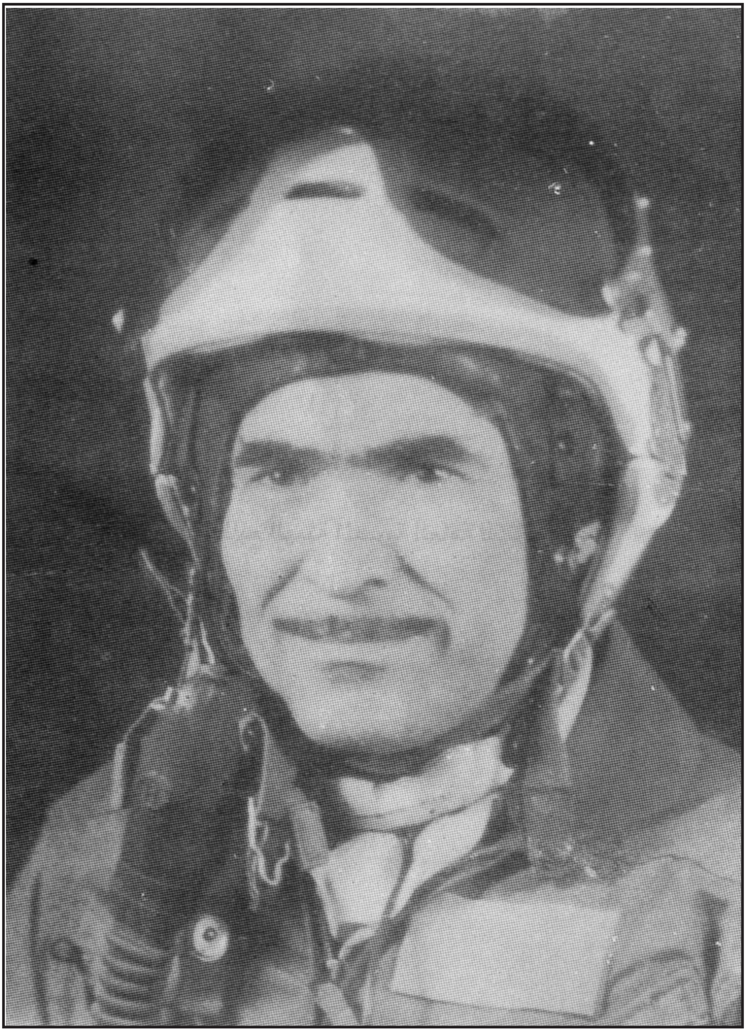
مديرًا لمعهد دراسات الحرب الجوية مع الوفد اليمنى



الطالب فكري الجندي في كلية الطيران عام 1958



الطالب فكري الجندي في طابور العرض في تخرج كلية الطيران عام 1959



في زي الطيران الكامل

قائمة المحتويات